Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Орган Министерства речного флота СССР и ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

№ 55 (2709) | Вторник, 11 июля 1950 г. | 19-й год издания | Цена 30 коп.

По всей стране с большим под'емом проходит сбор подписей под Стокгольмским Воззванием о запрещении атомного оружия.

Новыми трудовыми успехами советские патриоты умножают могущество нашей Родины — твердыни мира и дружбы народов.

Всемерно развивать руслановско-бурлаковское движение

На-днях закончил свою работу IV пленум Центрального комитета профсоюза рабочих речного транспорта. Пленум обсудил доклад министра речного флота СССР тов. Шашкова о дальнейшем развитии руслановско-бурлаковского движения и мероприятиях, обеспечивающих выполнение плана перевозок каждым судном, доклад тов. Захаровой об исполнении бюджета государственного социального страхования за 1949 год и утверждении бюджета на 1950 год и доклад тов. Ярош об исполнении профсоюзного бюджета за 1949 год и утверждении бюджета на 1950 год.

Центральным был на пленуме вопрос о руслановско-бурлаковском движении, при обсуждении которого были затронуты основные моменты работы речного транспорта.

Состоявшийся в феврале 1949 года четвертый с'езд профсоюза рабочих речного транспорта потребовал от руководителей профсоюзных и хозяйственных организаций дальнейшего распространения на речном транспорте методов работы команды парохода «Руслан», механика тов. Бурлакова и крановщика Горьковского порта тов. Сычева. За истекший после с'езда период немало было сделано в этом направлении. Внедряя методы, разработанные командой парохода «Руслан», бурлаковские методы и приемы скоростной обработки судов, речной транспорт успешно выполнил план перевозок 1949 года, превысил довоенный уровень грузооборота и показатели производительности флота, установленные на 1950 год.

Руслановско-бурлаковское движение получило за сравнительно короткий срок широкое распространение на речном транспорте. Достаточно сказать, что в текущую навигацию по стахановским планам работает почти в шесть раз больше самоходных и несамоходных транспортных судов, чем это было в 1948 году. Ценность руслановского движения состоит в том, что стахановцы флота, мобилизуя внутренние резервы, применяя более совершенные формы труда, не только сами добиваются высокой производительности флота, но и одновременно заставляют подтягиваться до своего уровня береговые организации, что, в конечном итоге, способствует общему под'ему речного транспорта.

Руслановцы флота оказали существенное влияние на дальнейшее развитие эксплоатационной науки. Труд лучших, передовых людей речного флота был по достоинству оценен советским правительством. Постановлением Совета Министров СССР в марте с. г. зачинателям руслановского движения капитанам Букаеву, Брюхову, Гурину, Мошкину, Крутову и другим присвоено высокое звание лауреатов Сталинской премии.

Послевоенным пятилетним планом на речной транспорт возложена исключительно ответственная задача. Мы обязаны не только восстановить довоенный уровень грузоперевозок, но и значительно превзойти его. В осуществлении этой задачи огромная роль принадлежит стахановцам флота. Реализуя сталинский план восстановления и развития народного хозяйства, руслановцы флота из года в год наращивают темпы работы, продолжают повышать нагрузки и скорости движения, ведут активную борьбу за сокращение простоев и ускорение оборота флота. В нынешнюю навигацию более широкое распространение получило вождение большегрузных плотов на Волге, Каме, Днепре, Енисее и других реках. Команда известного волжского парохода «С. Киров» впервые в истории волжского судоходства успешно отбуксировала в мае плот об'емом до 60 тысяч кубометров. Примеру команды парохода «С. Киров» следуют многие коллективы буксирных судов и в других бассейнах.

Руслановцы флота в своей практической работе опираются на крепкую товарищескую помощь последователей механика Бориса Бурлакова. Если руслановцы за счет применения передовых методов судовождения и более рациональной загрузки судов по мощности и грузопод'емности добиваются увеличения производительности флота и ускорения его оборота, то бурлаковцы за счет более совершенных методов технической эксплоатации обеспечивают бесперебойную работу судовых машин и механизмов и тем самым создают условия для выполнения и перевыполнения производственных заданий, которые даются судам.

В результате широкого внедрения новых методов технической эксплоатации флота, разработанных лауреатом Сталинской премии тов. Бурлаковым, речной транспорт сэкономил за последние два года около 46 миллионов рублей государственных средств, высвободил значительные производственные мощности своих промышленных предприятий. Одновременно при повышении уровня технической эксплоатации флота непрерывно шло также улучшение его технического состояния.

Бурлаковское движение на флоте, в связи с развитием почина коллектива завода имени Ленина по гарантированию определенного срока службы изготовляемых заводами деталей и запасных частей для судовых машин и механизмов, получило солидную опору среди судоремонтников.

По руслановским, по бурлаковским методам на речном транспорте работают не только суда транспортного и пассажирского флота, но и суда технического флота, коллективы крупнейших портов, пристаней и других производственных предприятий.

Огромное значение руслановско-бурлаковского движения с новой силой было подтверждено в ходе обсуждения доклада тов. Шашкова на IV пленуме ЦК профсоюза речников, а также и в принятом по этому докладу решении. **«Считать важнейшей задачей профсоюзных и хозяйственных организаций речного транспорта,** — говорится в постановлении пленума, — **дальнейшее развитие руслановско-бурлаковского движения».**

Особое внимание пленум обратил на необходимость принятия профсоюзными организациями и хозяйственными руководителями действенных мер, обеспечивающих выполнение плана перевозок **каждым** судном и ликвидацию такого ненормального положения, когда многие коллективы судов вследствие неудовлетворительного командования флотом и неповоротливости береговых организаций не справляются не только со своими руслановскими планами, но и с производственными заданиями.

Огромный вред руслановско-бурлаковскому движению приносит формально-бюрократическое руководство этим важнейшим делом со стороны некоторых линейных организаций и отдельных главных управлений министерства. Об этом справедливо говорили на пленуме капитаны тт. Букаев и Григорьев, механик тов. Бурлаков, инженер тов. Алферьев и др. В Северо-Западном пароходстве (начальник тов. Малов, быв. председатель бассейнового комитета тов. Скатов), например, имела место практика составления стахановских планов в канцелярии без какого-либо участия судовых коллективов. В Северном пароходстве (начальник тов. Моданов, председатель бассейнового комитета тов. Лушников) формальное отношение к соревнованию привело к тому, что обязательства, взятые коллективами судов, оказались ниже государственных планов.

Пленум осудил неправильную практику тех профсоюзных и хозяйственных руководителей, которые в погоне за отдельными эффектными достижениями все внимание сосредоточивают только на лучших коллективах, создают им искусственные, «тепличные» условия, совершенно забывая при этом о необходимости помогать отстающим коллективам, чем заведомо обрекают их на срыв социалистических обязательств и производственных заданий. Такого рода недостатки имеются в Волжском грузовом и Бельском пароходствах.

Пленум указал на необходимость скорейшего устранения ряда серьезных недочетов в работе портов и пристаней, большинство которых не выполняет судосуточных норм обработки флота и не справляется с заданиями по погрузке и выгрузке, а также устранения крупных недостатков в деятельности командиров движения.

Пленум поставил перед министром речного флота тов. Шашковым вопрос о необходимости ускорить пересмотр практики судового планирования и быстрейшего устранения имеющихся в этом деле недостатков, вследствие чего по многим судам планы бывают завышенными или заниженными.

Навигация 1950 года является навигацией последнего, завершающего года послевоенной сталинской пятилетки. Долг всех работников речного транспорта — добиться безусловного выполнения и перевыполнения плана перевозок 1950 года. В июне Министерство речного флота не справилось, однако, с планом перевозок. Недовыполнен и план первого полугодия. Чтобы ликвидировать образовавшуюся задолженность, речники обязаны улучшить качество своей работы, ликвидировать простои, аварийность, устранить все препятствия с пути стахановцев, еще выше поднять знамя социалистического соревнования.

Политорганы, партийные, профсоюзные и комсомольские организации обязаны использовать все имеющиеся в их распоряжении средства, чтобы руслановско-бурлаковское движение стало еще более массовым, чтобы все звенья речного транспорта работали слаженно, организованно, высокопроизводительно. В этом — залог наших успехов для блага любимой Родины.

Передовые команды Нижнего Иртыша

Буксирные пароходы «Туркменистан», «Ползунов», «Азербайджан», «Ударник» — передовые в Нижнеиртышском бассейне. Работая на перевозках лесных грузов, они в июне значительно перевыполнили месячное задание, добились экономии топлива и смазочных материалов.

Пароход «Туркменистан» (капитан тов. Шевелев, механик тов. Долинин) обслуживал линию Омск—Усть-Шиш. За 7 рейсов доставлено 14 лесных большегрузных барж. Месячное задание выполнено на 132 процента.

Коллектив парохода «Ползунов» завершил месячное задание за две декады. Тяжеловесные возы буксировщик водит на высоких скоростях. На линии Тюмень — Тобольск, следуя с 6 гружеными баржами, пароход проходит по 125—128 километров в сутки. На плесе Тюмень—Вагай судно совершает безостановочные рейсы, производя бункеровку угля на ходу. Коллектив буксировщика ввел почасовой график. Время прохождения каравана планируется на каждый участок плеса. Благодаря применению передовых методов труда машинная команда экономит топливо, смазку, обтирочные материалы. На лицевые счета кочегаров тт. Ширяева и Федоренко записано 20 тонн угля, на счет масленщика тов. Удоденко — 63 килограмма масла.

Буксирные суда «Невский», «Механик Кулибин», «Кожедуб», «Краснояров» в июне перевыполнили месячные задания по перевозкам грузов почти в полтора раза.

ОМСК (по телеграфу).

Самоотверженным трудом крепить могущество советской Родины — оплота мира во всем мире

С большим под'емом подписывают советские люди Стокгольмское Воззвание о запрещении атомного оружия

Неисчислимы силы демократии

Незабываемо волнующие дни переживают сейчас речники Севера, подписывая Стокгольмское Воззвание. Каждый из них выражает чаяния своего народа—стремление к миру. Комсомолка с парохода «Красный инженер» тов. Столярова заявила:

— Мы, молодежь, не допустим войны!

Механик парохода «Комилесоруб» тов. Еремеев сказал:

— Атомный шантаж не пугает советских людей. Американские империалисты потерпят крах.

Когда в механическом цехе завода Лименда слово взял слесарь тов. Борисюк, все вспомнили: он самоотверженно воевал против фашистов. И вот бывший фронтовик, ныне слесарь-стахановец, говорит:

— У меня еще свежи в памяти картины прошлой войны. Мы били гитлеровцев, потому что любим мир, потому что ненавидим войну. Американцы забыли печальный конец фюрера. Но силы демократии неисчислимы. Атомная бомба будет запрещена.

На этом судостроительном заводе в цехах прошло двадцать митингов. На верстаки, станины строгальных станков, на недостроенные корпуса судов подымались ораторы: лауреат Сталинской премии тов. Ядрихинский, слесарь тов. Мухин, старые котельщики и молодые столяры, седые плотники и начинающие токари. Глубоко запали в сердца слова рядовой сотрудницы заводского детского сада тов. Бушковой:

— Не для того растим мы своих детей, чтобы они стали жертвами американских поджигателей войны. Мы, матери, подписываемся под Воззванием с уверенностью, что мир победит войну.

На всех судах Севера идет сбор подписей под Воззванием.

— За мир, против войны, против атомной бомбы! — эти слова сейчас произносятся на всех пароходах баржах, на заводах, в каждой квартире речника.

КОТЛАС (наш корр.).

За мир во всем мире

На пристанях, судах, предприятиях, учреждениях Северо-Западного пароходства проходят общие собрания, посвященные Заявлению Верховного Совета СССР.

С большим под'емом прошел митинг в Ленинградском речном порту. Выступая на митинге, ленинградские портовики—председатель портового комитета тов. Тихомиров, начальник отдела кадров тов. Аникин, токарь-стахановец тов. Череповский, групповой механик тов. Соколов и многие другие, выражая общее мнение коллектива, предложили единодушно поставить свои подписи под Стокгольмским Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира.

— Мы, ленинградцы, особенно хорошо помним тяжелые дни блокады, — заявил на митинге секретарь комитета ВЛКСМ тов. Слоев. — Молодежь не хочет войны и высказывает свой решительный протест империалистам — поджигателям новой мировой войны.

Среди судовых команд Ленинградского речного порта первыми поставили свои подписи под Стокгольмским Воззванием члены экипажа парохода «Кингисепп». Команда этого судна успешно борется за выполнение навигационного плана.

— Наш ответ поджигателям войны будет один: по-стахановски трудиться на благо любимой Родины, успехами в труде множить могущество страны социализма — оплота мира во всем мире, — заявил капитан парохода «Кингисепп» тов. Сухарев, ставя свою подпись под Стокгольмским Воззванием.

Дружно и организованно прошли митинги на Новоладожском и Ольховецком судоремонтных заводах.

ЛЕНИНГРАД (по телефону).



Подписание Воззвания командой грузового теплохода «Челябинск» Волжского грузового пароходства. Ставит свою подпись под Воззванием капитан теплохода М. И. Гладков.

Фото С. ПРЕОБРАЖЕНСКОГО. (Фотохроника ТАСС).

Руки прочь, атомщики!

Несколько дней назад я подписал Стокгольмское Воззвание, скрепленное сотнями миллионов подписей простых людей мира. Подписывая этот документ, я, как и миллионы моих соотечественников, был полон возмущения и негодования по поводу разбойничьей интервенции трумэновских людоедов, предпринятой на маленькой корейской земле.

«Руки прочь от Кореи, господа американские гитлеровцы, руки прочь от Вьетнама, господа убийцы, руки прочь от великой Народной республики Китая, господа взбесившиеся монополисты, новоявленные колонизаторы-завоеватели!» — сказало мое сердце. — Подписывая этот документ, я посмотрел на наше голубое и безоблачное небо, осиянное щедрым солнцем Родины, на наших цветущих детей — молодую поросль строителей коммунизма. Я оглянулся, и огромная гордость и радость за свой народ, за беспримерные его достижения об'яла меня. Нет ничего прекраснее на земле, чем чувствовать себя человеком. Высокая должность на земле — быть человеком, — говорил бессмертный Горький устами одного из своих героев. Но что может быть выше должности быть Советским Человеком! Что может быть более прекрасного на земле, чем быть гражданином той великой державы, которая впервые в истории человечества проложила народам мира дорогу к социализму. Сбылось пророческое высказывание товарища Сталина в грозовые предоктябрьские годы о том, что не исключена возможность, что именно Россия явится такой страной.

Великий русский народ, заслуживший историческую благодарность Иосифа Виссарионовича Сталина за свой титанический подвиг в огне Великой Отечественной войны, — этот народ идет сейчас в ведущей когорте сторонников мира. Этот народ возглавляет дружную семью советских народов в строительстве величественного здания коммунизма в нашей стране.

Народы Советского Союза испытывают чувство глубочайшей признательности к своему старшему брату — великому русскому народу, возглавляющему многомиллионную семью советских людей. Прошедшая сессия Верховного Совета РСФСР продемонстрировала огромные успехи, достигнутые великим русским народом за истекший период в победоносном строительстве коммунизма. Благодаря неустанной помощи и руководству великого русского народа, огромных успехов в экономическом, политическом и культурном строительстве достигли и все другие советские республики.

Ленинско-сталинская дружба советских людей являет собой ярчайший пример великого пролетарского интернационализма. На ленинско-сталинскую дружбу народов Советской земли глядят с любовью и уважением трудящиеся всех стран народной демократии, об'единенных сегодня в единый лагерь мира, возглавляемый Советским Союзом.

Могуч и непоколебим единый фронт мира, демонстрирующий свою сплоченность в эти исторические дни. Единодушным подписанием Стокгольмского Воззвания простые люди всего мира сурово предупреждают зарвавшихся трумэновских людоедов о неотвратимой каре за все злодеяния. Народы мира не простят уолл-стритовской банде потоков крови мирных тружеников Кореи. Врагам не удастся развязать новую империалистическую бойню!

Сотни миллионов честных тружеников производства, науки и искусства, старики и молодежь, женщины и подростки во всех уголках нашей планеты об'единяют свой голос в единый мощный клич:

— Мир — миру! Руки прочь, господа атомщики! Наше дело правое — и мы победим в этой битве за мир, потому что с нами величайший поборник мира и знаменосец человеческого прогресса на земле — товарищ Сталин!

Михаил ГЕЛОВАНИ,
народный артист СССР,
лауреат Сталинской премии.

Трудовой вклад руслановцев

Подписание Стокгольмского Воззвания воодушевляет волгарей, как и всех советских патриотов, на новые трудовые подвиги во имя процветания нашей социалистической Родины. Команда «Руслана» живет в эти дни напряженной творческой жизнью. Единодушно подписав Воззвание Комитета защиты мира, руслановцы решили ускорить доставку грузов. Свое слово они выполняют с честью. 9 июля утром «Руслан» блестяще закончил стахановский безостановочный рейс Красноармейск — Камское Устье с металлической баржой № 1077, загруженной 2912 тоннами угля. Путь, равный 1275 километрам, пройден за 230 ходовых часов. Баржа № 1077 доставлена в Камское Устье на 46 часов раньше срока, нагрузка парохода превысила заданную на 80 проц.

Исключительный успех этого скоростного рейса об'ясняется тем, что коллектив «Руслана», неустанно ищущий новые пути повышения производительности, решил применить по инициативе исполняющего обязанности капитана Василия Ивановича Тырина — одного из заслуженных волжских судоводителей, новый метод буксировки — толкание баржи.

Сущность этого метода заключается в следующем: металлическая баржа № 1077 новой серии была накрепко счалена с пароходом, который носом упирался в амортизационный брус, укрепленный на коинолине баржи. Баржа была учалена за кормовые кнехты. Приданный двигатель, вроде толкача, в данном случае «Руслан», сделал идущую впереди баржу самоходной и легко управляемой на перекатах и изгибах фарватера. В рубке баржи вместе со шкипером тов. Бородиным несли вахту посменно также штурманы парохода-толкача. Кожуховые фонари были вынесены на борт баржи для лучшей видимости сигналов встречными судами. Баржа освещалась электрическим светом от динамомашины буксировщика.

Первые же ходовые сутки показали большое превосходство системы толкания. Длина комбинированного воза-баржи и толкача равнялась 128 метрам, что позволяло ему отлично вписываться в кривизну фарватера, а также пользоваться тиховодами. Баржа не рыскала в ходу и управлялась с помощью своих рулей.

Караван изо дня в день увеличивал скорость. Участок Красноармейск — Вольск «Руслан» прошел с опережением графика на 27,5 часа, Куйбышев проследовал на 34 часа раньше графика. Его средняя техническая скорость в сутки составила 135,8 км вместо плановой—111,5. Фактическая производительность судна в ходовые сутки составила 228 проц. к плану. Июньский план выполнен на 160 проц., на судне сэкономили за месяц 3,5 тонны топлива. Квартальное задание реализовано на 142 проц.

Таков трудовой вклад руслановцев в дело защиты мира. Важнейшие итоги новаторского метода команды «Руслана» — первого опыта толкания одиночной баржи, таковы: достигнуто увеличение технической скорости при повышенных нагрузках; путевая скорость приравнена к технической; найден новый, очень эффективный метод вождения сухогрузных металлических барж новой серии, которых в бассейне насчитываются уже сотни.

Развивая социалистическое соревнование, коллектив «Руслана» добился замечательного успеха. В итоге работы в июне коллектив вышел победителем по всем показателям в соревновании буксирного флота Волжского грузового пароходства. Руслановцам будет вручен переходящий красный вымпел бассейна.

П. ШАСТИН.

г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.).

Четвертая сессия Верховного Совета РСФСР

ИНФОРМАЦИОННОЕ СООБЩЕНИЕ о заседании Верховного Совета РСФСР 7 июля 1950 года

7 июля, в 1 час дня, в Кремле, в Большом Кремлевском Дворце, состоялось пятое заседание Верховного Совета РСФСР.

Председательствует Председатель Верховного Совета РСФСР депутат **М. П. Тарасов.**

В порядке дня — продолжение обсуждения доклада о Государственном бюджете РСФСР на 1950 год и об исполнении Государственного бюджета за 1949 год.

В прениях выступили: депутат **Рябчиков Н. П. (Горно-Марийский округ, Марийская АССР)** и Председатель Совета Министров РСФСР тов. **Черноусов Б. Н.**

По окончании прений Верховный Совет РСФСР заслушивает заключительное слово Министра финансов РСФСР **Фадеева И. И.**

По предложению депутата **Егорова А. А.** Верховный Совет РСФСР принимает следующий порядок утверждения бюджета: Государственный бюджет голосовать по разделам доходов и расходов, республиканский бюджет — по общим итогам доходов и расходов, Закон о Государственном бюджете принимать по статьям.

Верховный Совет РСФСР единогласно утвердил Государственный бюджет РСФСР на 1950 год и отчет об исполнении Государственного бюджета за 1949 год. По статьям, а затем и в целом, единогласно утверждается «Закон о Государственном бюджете Российской Советской Федеративной Социалистической Республики на 1950 год».

После перерыва председательствует Заместитель Председателя Верховного Совета РСФСР депутат **А. Н. Несмеянов.**

Верховный Совет РСФСР переходит к обсуждению второго пункта порядка дня— утверждение Указов Президиума Верховного Совета РСФСР.

С докладом по этому вопросу выступил Секретарь Президиума Верховного Совета РСФСР депутат **Бахмуров П. В.**

Верховный Совет РСФСР единогласно принимает «Закон об изменении статьи 54 Конституции (Основного Закона) РСФСР» и утверждает Указы Президиума Верховного Совета РСФСР «Об изменении статьи 133-а Уголовного Кодекса РСФСР», «О ликвидации Министерства лесной промышленности Удмуртской АССР», «О ликвидации Министерства мясной и молочной промышленности Татарской АССР».

Затем Верховный Совет РСФСР утвердил Указы Президиума Верховного Совета РСФСР:

о назначении тов. **Сафронова** Арсения Михайловича первым Заместителем Председателя Совета Министров РСФСР;

о назначении тов. **Майорова** Прокопия Васильевича Заместителем Председателя Совета Министров РСФСР.

Верховный Совет РСФСР утвердил Указы Президиума Верховного Совета РСФСР о назначении министров РСФСР.

Министром местной промышленности РСФСР — **Алехина** Дмитрия Ивановича;

Министром просвещения РСФСР — **Каирова** Ивана Андреевича;

Министром коммунального хозяйства РСФСР — **Проферансова** Дмитрия Петровича;

Министром финансов РСФСР — **Фадеева** Ивана Ивановича;

Министром юстиции РСФСР — **Беляева** Федора Архиповича;

Министром промышленности строительных материалов РСФСР — **Сухарева** Георгия Ивановича;

Министром кинематографии РСФСР — **Шашкова** Григория Ивановича;

Председателем Комитета по делам культурно-просветительных учреждений при Совете Министров РСФСР — **Леонтьевой** Екатерины Ивановны.

Верховный Совет принял постановления об избрании Председателем Верховного Суда РСФСР тов. **Битюкова** Степана Павловича, членом Верховного Суда РСФСР — тов. **Котлярова** Льва Георгиевича.

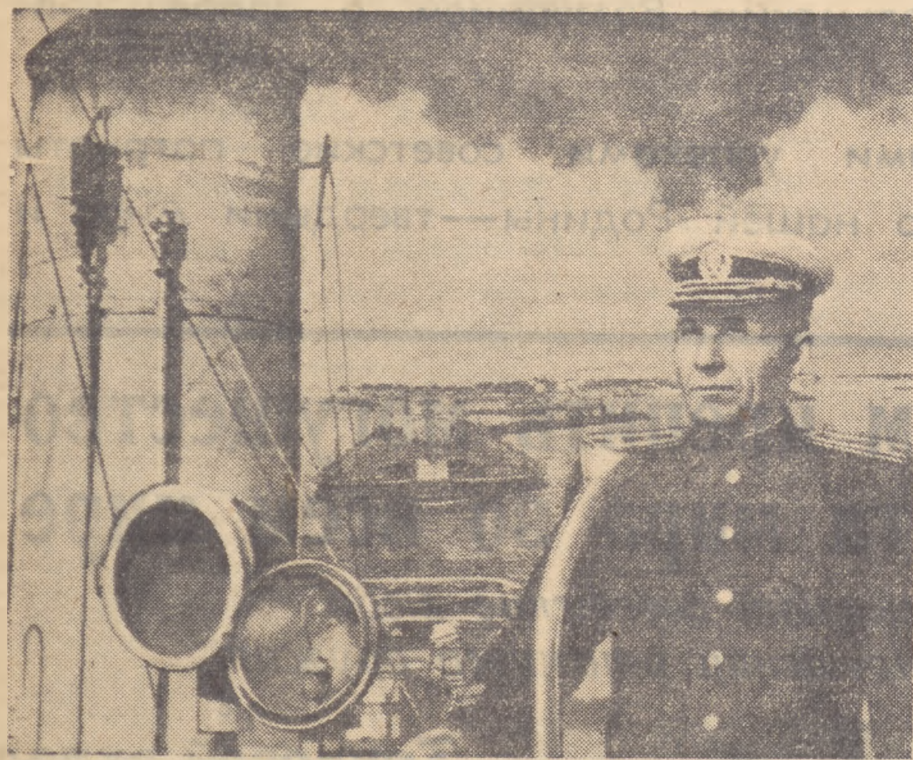
По поручению Совета Старейшин депутат **Николаев К. К. (Ревдинский округ, Свердловская область)** вносит предложение об освобождении депутата Власова И. А. от обязанностей Председателя Президиума Верховного Совета РСФСР. Верховный Совет РСФСР освободил депутата Власова И. А. от обязанностей Председателя Президиума Верховного Совета РСФСР.

По поручению Совета Старейшин депутат Николаев К. К. вносит предложение об избрании Председателем Президиума Верховного Совета РСФСР депутата **Тарасова** Михаила Петровича **(Краснокамский округ, Молотовская область).** Верховный Совет РСФСР единогласно избрал тов **Тарасова** Михаила Петровича Председателем Президиума Верховного Совета РСФСР.

В связи с избранием депутата Тарасова М. П. Председателем Президиума Верховного Совета РСФСР Верховный Совет РСФСР освободил его от обязанностей Председателя Верховного Совета РСФСР.

Порядок дня Верховного Совета РСФСР исчерпан.

Четвертая сессия Верховного Совета РСФСР об'является закрытой.



Капитан нефтевоза «Циолковский» пароходства Волготанкер лауреат Сталинской премии П. П. Крутов. Фото П. ВЫШКИНДА.

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

Выполняем решение отчетно-выборного собрания

На отчетно-выборном собрании коммунистов плавсостава Волготанкера, которое состоялось в марте этого года, резкой критике была подвергнута работа парткома за плохое руководство судовыми парторганизациями. Учтя эти критические замечания и предложения коммунистов, партком разработал конкретные мероприятия по организационному укреплению судовых партийных организаций, кандидатских групп, повышению политического уровня коммунистов и речников нашего бассейна.

Известно, как велика роль секретаря первичной партийной организации в постановке партийной работы, в воспитании коммунистов. Отсюда вытекает необходимость вести повседневную работу с секретарями партийных организаций, повышать их идейно-теоретический уровень, учить их правильным методам работы.

Поэтому, учитывая и выполняя решение отчетно-выборного собрания, партком совместно с политотделом еще до открытия навигации провел трехдневный семинар секретарей судовых партийных организаций, на котором были прочитаны доклады по вопросам организационно-партийной и партийно-политической работы. С докладами выступили секретари Астраханского городского комитета партии, начальник политотдела и другие руководящие работники партийной организации.

Но ведь даже после хорошо проведенного семинара у секретаря парторганизации могут возникнуть те или иные затруднения в практической работе. Поэтому партком усилил помощь секретарям парторганизаций и парторгам кандидатских групп непосредственно на месте. Посещая суда, работники парткома и политотдела помогают в составлении планов их работы, в правильном распределении партийных поручений, в подготовке и проведении партийных собраний и т. д.

Кроме этого партийный комитет с открытия навигации обсудил на своих заседаниях деятельность нескольких партийных организаций, например, пароходов «Кулибин», «Самокритика», «Капитан Панин» и других.

Парторганизация парохода «Кулибин» одна из крепких на нефтефлоте. Однако выяснилось, что здесь имел место и ряд серьезных недостатков: социалистическое соревнование по профессиям было организовано формально, культурно-бытовые условия коллективу в достаточной мере не были созданы, политико-массовая работа агитаторами проводилась нерегулярно. Своевременное вскрытие этих недостатков помогло коммунистам судна улучшить работу, добиться производственного успеха. По итогам бассейнового соревнования за апрель—май команде парохода «Кулибин» присуждено бассейновое переходящее Красное знамя.

Хуже положение на пароходе «Самокритика» (секретарь тов. Полев). Здесь вскрыты крупные недостатки в работе судового коллектива, в частности, нарушение трудовой дисциплины. Партком сосредоточил внимание коммунистов судна на ликвидации крупных недостатков, наметил пути к их устранению. В ближайшее время следует проверить, как выполняется это решение парткома.

Коммунисты теплохода «Владивосток» еще в начале навигации избрали секретарем своей партийной организации радиста тов. Нагимуда. Перед выходом в плавание он по указанию парткома организовал составление стахановского плана. На социалистическое соревнование была вызвана команда однотипного теплохода «Измаил». Началась напряженная борьба за выполнение обязательств. На теплоходе с первых же дней навигации организовано повахтенное планирование, вахтенное индивидуальное социалистическое соревнование. Хорошо понимая, что успешное выполнение плана перевозок, экономия топлива и смазки невозможны без непрерывного повышения технического уровня знаний членов команды, партийная организация потребовала от капитана организовать техническую учебу, которой здесь не было. На теплоходе работает кружок технической учебы. Апрельско-майский план теплоход перевыполнил.

Первостепенное значение для повышения боеспособности первичных партийных организаций имеет систематическая марксистско-ленинская учеба коммунистов. В навигацию 1950 года укомплектованы кружки по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)». Такие кружки организованы на пароходах «Циолковский», «Волгонефть», «Ленинец» и теплоходе «Измаил». 180 коммунистов получили индивидуальные задания по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)», 22 коммуниста — по изучению политграмоты.

Для осуществления контроля и оказания помощи в изучении коммунистами материалов по истории ВКП(б) и по политграмоте подобраны инициативные консультанты из числа коммунистов — работников парткома, политотдела и управления пароходства.

Создано также 68 кружков по изучению биографии товарища Сталина, в которых занимается 1.700 человек.

Партком активно содействовал распространению почина Лидии Корабельниковой и Федора Кузнецова. Многие судовые коллективы взяли конкретные обязательства по экономии топлива, смазки и других материалов, обязались от одних до двух средних ремонтов работать на сэкономленном топливе, не снижая при этом технической скорости своих судов. Свои обещания команды выполняют.

С момента отчетно-выборного партийного собрания коммунистов плавсостава прошло около трех месяцев. За этот период мы на практике убедились, что усиление живой связи парткома с первичными партийными организациями, инструктаж секретарей партийных организаций способствуют дальнейшему улучшению партийной работы, помогают более успешному решению производственных задач.

Отсюда следует, что парткому плавсостава надо с каждым днем улучшать и совершенствовать методы руководства первичными судовыми организациями. В этом деле у нас еще немало серьезных недостатков. Если работники парткома хоть и непостоянно, но бывают на самоходных судах, то для коллективов несамоходного флота сделано еще мало.

Партком далеко еще не использует всех возможностей для более успешной работы партийных организаций и кандидатских групп.

Задача парткома состоит сейчас в том, чтобы устранить эти упущения, добиться повышения уровня работы всех судовых партийных организаций.

П. МЯКИНИН,
секретарь парткома плавсостава Волготанкера.

АСТРАХАНЬ.

Накануне хлебных перевозок

Речники Волжского грузового пароходства развернули подготовку к перевозкам зерна нового урожая. На пристани Красноармейск закончен ремонт механизмов. Для перевалки зерна с железной дороги на воду подготовлены стационарные 400-метровые транспортеры и другие механизмы. Выгрузка хлеба из вагонов будет производиться исключительно механизированным способом, путем применения около 30 механических лопат. Разработаны также меры по внедрению скоростных методов погрузки. Укомплектованы штаты механизаторов, приемосдатчиков.

Коллектив пристани заключил договор на социалистическое соревнование с железнодорожниками станции Сарепта. Речники обязались сократить время обработки флота на причалах на 5 проц. Железнодорожники взяли конкретные обязательства, обеспечивающие дружную, согласованную работу на основе единого технологического процесса скоростных методов обработки вагонов и судов.

Ценную инициативу проявила команда теплохода «Татария». Она выступила с обращением ко всем коллективам грузовых теплоходов с призывом организовать образцовую перевозку хлеба нового урожая.

В обращении говорится: «Мы обязуемся доставлять хлебные грузы в пункты назначения со средней скоростью 315 километров в сутки, работать по часовому графику движения. Призываем команды теплоходов «Аджария», «Удмуртия», «Ленинград», «Большая Волга», «Чувашия» и других последовать нашему примеру, перевозить хлеб нового урожая с отличным качеством и на стахановских скоростях, развернуть комплексное соревнование с железнодорожниками Приволжской дороги».

На теплоходе «Татария» по инициативе коммунистов организована бригада для участия в разгрузке вагонов с зерном на пристани Красноармейск.

Команда «Татарии» вступает также в соревнование с работниками пристани Красноармейск и железнодорожниками станции Сарепта.

г. КУЙБЫШЕВ (наш корр.)

Громкоговорители на Куйбышевском рейде

На Куйбышевском рейде введена в действие мощная громкоговорящая радиоустановка для передачи распоряжений диспетчера командам стоящих на рейде судов.

Теперь диспетчеру не нужно кричать в рупор, чтобы передать распоряжение капитану судна или послать с этой целью баркас. Диспетчер у себя в помещении на дебаркадере, не повышая голоса, может передать в микрофон любое распоряжение, и оно будет услышано командой судна, находящегося за 3 километра.

Всего на рейде установлено 6 громкоговорителей: из них 4 на рейдовых дебаркадерах, где помещается диспетчерская, один на плавучем доке и один на крыше портового склада.

Г. ВАСИЛЬЕВ.

Четвертый пленум ЦК профсоюза рабочих речного транспорта

На-днях в Москве закончил свою работу IV пленум ЦК профсоюза рабочих речного транспорта.

Участники пленума заслушали и обсудили доклад министра речного флота тов. Шашкова о дальнейшем развитии руслановско-бурлаковского движения и мерах, обеспечивающих выполнение плана перевозок каждым судном, доклад заведующей отделом социального страхования ЦК профсоюза тов. Захаровой об исполнении бюджета государственного социального страхования за 1949 год и утверждении бюджета на 1950 год, доклад секретаря ЦК профсоюза тов. Ярош об исполнении профсоюзного бюджета за 1949 год и утверждении бюджета на 1950 год.

Доклад тов. Шашкова вызвал оживленное обсуждение вопросов руслановско-бурлаковского движения. На речном транспорте растет число руслановских и бурлаковских судов. Это движение стало массовым. Выступавшие в прениях приводили ряд примеров стахановской инициативы, делились опытом руководства соревнованием, вносили ценные предложения по лучшей организации руслановско-бурлаковского движения. Вместе с тем резкой критике были подвергнуты на пленуме крупные недостатки в деле руководства руслановско-бурлаковским движением со стороны министерства, хозяйственных, партийных и профсоюзных организаций речного транспорта.

Тов. **Каймов** (начальник политотдела Волжского грузового пароходства) рассказал, что почин команды парохода «Руслан» и механика теплохода «Валерий Чкалов» тов. Бурлакова получил широкое распространение. Стахановцы плавсостава ищут и находят новые пути повышения производительности, улучшения работы флота. Горячо поддержана инициатива коллективов «Татарии» и «Кирова».

Однако, говорит тов. Каймов, многие суда бассейна не выполнили своих обязательств в результате недостаточной помощи плавсоставу со стороны береговых организаций. Аварии, штурмовщина, переброска Главцентрофлотом судов с закрепленных линий, большие простои в портах и на пристанях — все это срывает нормальную деятельность флота. Не на высоте и диспетчерский аппарат. Наши диспетчеры обратились через газету «Речной транспорт» с призывом начать соревнование диспетчеров. Но газета ограничилась опубликованием этого обращения, а министерство и ЦК профсоюза не поддержали почина диспетчеров. Тов Каймов указал на плохое использование флота, арендованного смежными пароходствами. Из 19 судов, арендованных Вятским пароходством, план выполнило только одно, а из арендованных Бельским пароходством ни одно судно не выполнило задания.

Серьезные упреки адресует путейцам и лесникам капитан парохода «Киров» тов. **Григорьев:**

— Мы, плотоводы, стремимся перевезти больше леса, водим спаренные плоты. Но часто путейцы не создают условий для нашего стахановского труда. Плохо они следят за состоянием пути на Старицком и Рыбном перекатах. На Меровском перекате путейцы вздумали устроить свалку грунта и прекратили это безобразие только после решительного протеста капитанов судов. Либерально относятся в пароходствах к качеству составляемых плотов. Иногда плоты вяжут так же «прочно», как лапти. Из-за плохой сплотки государство терпит значительные убытки.

И в докладе, и в прениях подчеркивалось, что успешной работе флота мешает неудовлетворительная деятельность портов и пристаней.

— А портами в министерстве занимаются мало, — заявил начальник Киевского порта тов. **Литвиненко.** — Наш порт не имеет даже мастерских и не в состоянии поэтому своими силами ремонтировать портовые механизмы. Средства связи между грузовыми участками крайне недостаточны. Порт испытывает большую нужду в жилье для грузчиков. Не упорядочено планирование работы портов.

Выступление тов. Литвиненко вызвало справедливую реплику с места:

— Надо изыскивать внутренние резервы, полностью использовать парк оборудования, лучше организовать труд, а не ссылаться только на об'ективные причины.

Начальник Западного порта столицы тов. **Носовский** рассказал о первых итогах коллективной стахановской работы.

— Бурный рост строительства столицы нашей Родины требует большого количества строительных материалов. Задача нашего коллектива — без задержек переработать строительные грузы, предназначенные Москве.

Как мы организуем стахановскую работу? И хозяйственные, и партийные, и профсоюзные организации порта обеспечивают выполнение плана каждым судном, каждым причалом, каждым механизмом, каждым работником порта. Если где-нибудь намечается прорыв, мы все усилия направляем для помощи отстающему участку. Систематическая проверка социалистических обязательств (мы соревнуемся с Южным портом), лекции и доклады передовиков производства, хорошая организация соревнования по профессиям, всемерная механизация процессов погрузки и выгрузки способствуют успешной деятельности нашего стахановского коллектива.

О практике руководства соревнованием говорил также председатель Камского баскомреча тов. **Ершов.** Партийные и профсоюзные организации бассейна оказали большую помощь плавсоставу в составлении стахановских планов. Культбазы и агитсуда организуют вечера обмена опытом, где выступают лучшие капитаны и механики. Судовые коллективы борются за получение звания судна отличного качества.

— Подавляющее количество судов бассейна — руслановские. А диспетчерский аппарат еще не перестроился, работает по-старинке. Путает наши планы иногда и Главцентрофлот, который не выполняет нередко регулировочного приказа. Есть у нас еще и такие капитаны, которые недостаточно осуществляют свою роль как командиры судов. Так, капитан «Г. Седова» тов. Бодров грубо администрирует. За полтора месяца он успел наложить 22 взыскания на членов команды. Звание лучших работников он присуждает лично, не считаясь с мнением общественных организаций судна. Неудивительно, что таким путем он не сумел сплотить команду. Судно не выполняет плана.

Одна из важнейших задач профсоюзных организаций речного транспорта — конкретно, со знанием дела, глубоко вникая в производство, руководить социалистическим соревнованием. Некоторые же председатели бассейновых комитетов выступили на пленуме только по хозяйственным вопросам. Так прозвучало, например, выступление председателя Средневолжского баскомреча тов. Мизютина.

Пространно говорил на пленуме тов. Сумцов (председатель Западносибирского баскомреча) о работе судов по часовому графику. Он перечислял передовиков, обрушивался на тех, кто не поддерживает этого почина. Но, когда тов. Сумцову задали вопрос, что такое часовой график, он ничего вразумительного по этому поводу не мог сказать, обнаружив тем самым невдумчивое, поверхностное отношение к существу и практике соревнования. Между тем, как это показали прения, в Западносибирском бассейне часовой график рассматривают как самоцель, а не как элемент повахтенного планирования. Тов. Сумцов «разнес» работу Томского эксплоатационного участка, но ни слова не сказал, что собирается делать профорганизация для улучшения дела.

В прениях выступил лауреат Сталинской премии тов. **Бурлаков.** Он отметил ряд недостатков в организации местных перевозок в пароходстве канала Москва—Волга.

— Мы рекламируем прекрасный отдых на наших теплоходах, но никак не можем добиться, чтобы ОРС снабжал судовые буфеты достаточным количеством продуктов.

Тов. Бурлаков указал на плохое снабжение бурлаковских судов запасными деталями и материалами.

Лауреат Сталинской премии инженер пароходства канала Москва—Волга тов. **Алферьев** сказал, что бурлаковское движение в 1950 г. приняло широкий размах — 72,6 проц. самоходных судов обязались стать на зиму без ремонта. Это значительно больше чем в прошлом году. По почину экипажа теплохода «Иосиф Сталин» многие судовые команды взяли на себя обязательства по эксплоатации судов от среднего до среднего ремонта. Существенным препятствием в деле дальнейшего развития бурлаковского движения является отсутствие технической литературы, что лишает возможности проводить квалифицированно техническую учебу.

— В июне этого года, — сказал тов. Алферьев, — я побывал на 22 судах и только на двух из них проводится техническая учеба. Нет книг на судах о бурлаковских методах работы. А ведь говорят, что в Речиздате есть такая литература, но почему-то она не попадает на суда.

Тов. Алферьев пред'явил серьезные претензии Горьковскому судоремонтному заводу им. Молотова, который изготовляет недоброкачественные цилиндровые втулки, служащие не более двух лет.

Капитан парохода «Руслан» лауреат Сталинской премии тов. **Букаев** поделился с участниками пленума опытом работы команды парохода по выполнению стахановского плана перевозок. В апреле-мае стахановский план выполнен на 122 проц., в июне — на 162 проц. На судне хорошо поставлена массовая работа среди членов команды. Повахтенное планирование и его выполнение стало непреложным законом работы. Вахты соревнуются между собой, каждый член экипажа парохода имеет индивидуальное социалистическое обязательство, кроме того, коллектив судна заключает договоры на социалистическое соревнование с командами буксируемых барж и плотов. Такая взаимопомощь и взаимопроверка помогают во-время устранить имеющиеся недостатки.

— Однако, — заявил тов. Букаев, — мы могли бы работать еще лучше, если бы со стороны руководства пароходства и Главцентрофлота нам оказывалось больше помощи. Несмотря на перевыполнение нашего стахановского плана в апреле-мае на 22 проц., за два месяца мы потеряли на маневровых операциях более шести суток. Из-за отсутствия барж в Красноармейском затоне мы потеряли немало времени и в июне. Обидно получается: экономим каждую минуту, а теряем сутки.

Тов. Букаев говорит далее, что в портах и на пристанях значительны потери времени из-за того, что нехватает грузчиков.

Серьезные претензии пред'явил тов. Букаев судоремонтным заводам, которые не дают своевременно нужных материалов и запасных частей судам.

Заместитель министра речного флота начальник Политуправления тов. **Цветков** в своем выступлении дал краткий анализ работы речного флота по выполнению плана во втором квартале и остановился на задачах третьего квартала.

— IV пленум, — сказал тов. Цветков, — собрался в начале третьего квартала. Как известно, план перевозок за второй квартал недовыполнен. Наша задача: в третьем квартале не только выполнить квартальный план, но и ликвидировать задолженность по второму кварталу. Основное внимание должно быть уделено перевозкам сухогрузов. Они теперь решают выполнение плана.

Далее тов. Цветков останавливается на задачах по обеспечению выполнения плана перевозок в третьем квартале. Справедливые упреки в адрес работников портов и пристаней говорят о том, что политотделы и бассейновые профсоюзные комитеты должны уделять им больше внимания, ибо от деятельности портов и пристаней в значительной степени зависит успех работы флота. Политотделам и бассейновым комитетам профсоюза надо умело руководить многотысячной армией актива—агитаторами, членами редколлегий стенных газет и т. д., ставить перед ними конкретные задачи, направленные на выполнение плана перевозок. Для этого имеются сейчас все возможности: значительно пополнились разнообразной литературой библиотеки судов, портов и пристаней, большинство судов радиофицировано, лучше стали работать красные уголки, однако часто эти большие возможности не используются.

— На речном транспорте, — говорит тов. Цветков, — около двух тысяч квалифицированных внештатных лекторов, но они по вине ряда политотделов и бассейновых комитетов плохо еще используются для проведения пропагандистской работы. Во флоте двадцать шесть агитпароходов и катеров, а это большая сила для активного развертывания агитационно-массовой работы.

Для успешного выполнения задач, поставленных перед речниками в этом году, партийные и профсоюзные организации должны конкретно и оперативно руководить социалистическим соревнованием, подхватывать и энергично распространять то новое, что предлагают передовики соревнования, развивать руслановско-бурлаковское движение вширь и вглубь.

Особое внимание в своем выступлении тов. Цветков уделил работе портов и пристаней. Интересы флота требуют коренной перестройки их работы. Это дает возможность руслановцам выполнить их высокие обязательства перед Родиной. Для этого коллективам необходимо мобилизовать все свои внутренние ресурсы решительно покончить с простоями флота, обеспечить своевременную и качественную обработку судов.

Тов. **Великанов** (председатель Московско-Окского баскомреча) рассказал участникам пленума о дальнейшем развитии руслановского движения в бассейне, выразившегося в том, что от руслановских судов в бассейне перешли к руслановским линиям. Анализ выполнения плана за апрель и май показал, что комплексное соревнование плавсостава, диспетчеров, путейцев, связистов, работников портов и пристаней дало положительные результаты.

— Однако, несмотря на перевыполнение апреле-майского и июньского планов, — указывает он, — в пароходстве нет еще ритмичной работы, процветает штурмовщина. Недостаточно еще проявляется забота о бытовых условиях плавсостава. На некоторых судах не организовано коллективное питание, ощущается нехватка постельных принадлежностей.

Серьезный упрек тов. Великанов сделал в адрес министерства, которое не поддержало инициативы пароходства в развертывании почина команды парохода «Камапин» по сохранению инвентаря, оборудования и такелажа на судах.

Шкипер баржи «Ока» тов. **Ильичев** поделился опытом работы коллектива баржи.

— Второй год, — сказал тов. Ильичев, — коллектив баржи «Ока» работает по стахановским планам. Этого мы добиваемся благодаря слаженной и четкой работе всей команды.

Тов. Ильичев говорит, что плохая работа портовиков привела к тому, что в этом году коллектив баржи начал работать хуже, нежели в прошлом. В Астрахани груз не был своевременно подготовлен, и баржа дожидалась груза 48 часов, в Батраках не была приготовлена тара для выгрузки. Много непроизводительных потерь бывает также по вине диспетчеров.

Председатель ЦК профсоюза тов. **Коэткин** подчеркнул в своем выступлении огромную роль руслановского движения на речном транспорте.

— Но результаты были бы значительно большими, — сказал он, — если бы не недостатки в руководстве этим замечательным движением. Главная причина, тормозящая руслановское движение, лежит вне флота. Она кроется в работе береговых организаций. Все внимание сейчас надо сосредоточить на портах, пристанях, на диспетчерской службе.

Тов. Коэткин отметил, что некоторые работники соблюдают некий «нейтралитет» к делу соревнования. Нельзя относиться к соревнованию так, как это было в Северо-Западном бассейне, где положились на самотек, где планы составлялись канцелярским порядком.

Не всюду поняли огромную прогрессивную роль бурлаковского движения. На Дону, например, «гуляла» теория, что бурлаковское движение там не применимо, что флот сильно изношен. Профсоюзные организации должны осмысливать каждый случай срыва стахановского плана. Подхватить новое начинание, заключить договор — это только первая стадия работы. Чтобы руководить соревнованием, нужна повседневная организационная работа. Тов. Коэткин указал на то, что научно-технические организации речного транспорта должны энергичнее способствовать распространению опыта новаторов речного флота.

В заключительном слове тов. **Шашков** признал критику работы пароходств и министерства участниками пленума в отношении недостатков в руководстве руслановско-бурлаковским движением правильной и заявил, что министерство примет соответствующие меры к скорейшему их устранению.

Министр еще раз подчеркнул необходимость усиления внимания хозяйственников, политотделов и профорганизаций развертыванию руслановско-бурлаковского движения в портах и на заводах, с тем, чтобы вскрыть и использовать огромные внутренние резервы речного транспорта.

Тов. Шашков указал далее на важность более глубокого изучения нашего производства профработниками и более тесного общения их с массами речников, усиления профсоюзной работы среди движенцев, портовиков и работников промышленных предприятий.

Далее пленум заслушал доклад тов. **Захаровой.** Она отметила, что в результате успешного выполнения послевоенного пятилетнего плана с каждым годом возрастают ассигнования по государственному социальному страхованию, на материально-бытовое и культурное обслуживание рабочих, служащих, инженерно-технических работников.

Анализируя исполнение бюджета социального страхования профсоюза рабочих речного транспорта, докладчик указал, что профсоюзные организации укрепили бюджетно-финансовую дисциплину, усилили контроль за поступлением средств социального страхования, лучше привлекают актив к контролю за расходованием поступающих средств. В 1949 году увеличились расходы на санитарно-курортное лечение и дома отдыха, на выплату пособий по беременности и родам. Большие средства социального страхования (на 69,3 проц. больше, чем в 1948 году) вложены в развитие домов отдыха и санаториев, на ремонт и оборудование клубов. Капиталовложения на пионерские лагери увеличились в шесть раз, на физкультурные сооружения на 75 проц. больше, чем в 1948 году.

В отдельных бассейнах слабо борются за снижение заболеваемости и улучшение медицинского обслуживания. На Средней Волге и Каме нарушается постановление секретариата ВЦСПС о преимущественном направлении в санатории и дома отдыха рабочих с производства. Северный и Верхневолжский баскомречи не использовали около половины отпущенных средств, на ночные профилактории. Камский, Астраханский, Западносибирский и Московско-Окский баскомречи не использовали средств на лечебное питание.

Тов. Захарова указала на слабое внимание, проявляемое рядом бассейновых комитетов, к организационным вопросам социального страхования. Необходимо, чтобы всюду были избраны страховые советы и страховые делегаты, чтобы их работой руководили. К контролю над больницами, поликлиниками, здравпунктами, детскими яслями и детсадами, а также ночными профилакториями должен быть привлечен актив. Следует более жестко требовать выполнения условий охраны труда и техники безопасности.

С докладом об исполнении профсоюзного бюджета за 1949 год и утверждении бюджета на 1950 год выступила секретарь ЦК профсоюза рабочих речного транспорта тов. **Ярош.**

— Профсоюзный бюджет, — говорит тов. Ярош; — является материальной базой, обеспечивающей проведение мероприятий по культурно-бытовому обслуживанию рабочих и служащих, развитию массовой физкультурной работы и спорта и оказанию материальной помощи членам профсоюза. План сбора членских профсоюзных взносов, составляющих основную часть профбюджета за 1949 год, по профсоюзу выполнен однако лишь на 92,5 проц.

Особенно неудовлетворительно работали по сбору членских взносов бассейновые комитеты: Средневолжский (председатель тов. Мизютин), выполнивший план на 81,9%, Амурский (председатель тов. Корнеев) — на 79,5%, Восточносибирский (быв. председатель тов. Комонов) — на 90,2%, Верхнеиртышский (председатель тов. Ларькин) — на 85,3%, Днепро-Двинский (председатель тов. Добромудров) — на 82,1%, Среднеазиатский (председатель тов. Просолов) — на 83,2%.

Выполнение плана сбора членских профсоюзных взносов в 1950 году остается также неудовлетворительным. Полугодовой план выполнен только на 96,0%.

В этом году особенно плохо работают по сбору членских профсоюзных взносов бассейновые комитеты: Восточносибирский, Московско-Окский, Верхневолжский, Днепро-Двинский, Верхнеиртышский.

Многие бассейновые комитеты не добились улучшения работы профсоюзных культучреждений, в связи с чем не только не выполнили установленных для них планов поступления от платных культурных мероприятий, и в частности доходов от кино, но допустили убыточную работу киноустановок. На покрытие убытков израсходована большая сумма из средств профбюджета.

В результате недобора членских взносов и невыполнения плана поступлений от платных мероприятий не выполнен план ассигнований на оказание материальной помощи членам профсоюза (в целом по профсоюзу план выполнен лишь на 56,5 процентов) и организацию культурно-массовой работы (план выполнен на 73,5 процента).

Все еще имеют место позорные факты растрат и хищений, в то же время ревизионная работа поставлена слабо.

В 1950 году план сбора членских профсоюзных взносов возрастает против фактического выполнения за 1949 год на 2 млн. рублей.

Далее тов. Ярош рассказала об очередных задачах профсоюзных организаций по выполнению профсоюзного бюджета 1950 года.

Оживленные прения развернулись по докладам тт. Захаровой и Ярош.

Тов. **Ершов** (председатель Камского баскомреча) указал на то, что ЦК союза речников неправильно планирует средства на путевки в дома отдыха.

— На 240 тысяч рублей, — говорит тов. Ершов, — нам запланировано путевок в дома отдыха на пять летних месяцев, а на остальные семь месяцев — всего лишь на 12 тысяч рублей.

Председатель Шекснинского баскомреча тов. **Скворцов** рассказал о том, как в результате ряда мероприятий, в частности, кустовых собраний профактива, по баскомречу план сбора членских профсоюзных взносов за первый и второй кварталы 1950 года перевыполнен. Вместе с тем в профорганизациях нередки случаи, когда взносы взимаются не с полного заработка.

Тов. **Кукин** (председатель баскомреча канала Москва — Волга) заявил, что для хорошей работы по проведению оздоровительных мероприятий на судах, в портах и на пристанях нужен доверенный врач. Но ЦК союза речников вопроса не разрешил. Тов. Кукин также поставил вопрос о строительстве дома отдыха и пионерского лагеря для речников Москвы.

Тов. **Гулькин** (председатель Доно-Кубанского баскомреча) говорил о том, что профорганизация бассейна усилила борьбу с травматизмом, больше вникает в деятельность медицинских учреждений. Он отметил, что решения о строительстве стационарных лагерей для пионеров не выполняются; ежегодно на аренду домов для пионерлагерей тратятся огромные средства.

Тов. **Матвеев** (начальник Водлечсанупраления) отметил снижение заболеваемости среди речников. Показатели заболеваемости 1949 года ниже показателей довоенного 1940 года на 10 проц. Резко снизилась заболеваемость малярией в результате большой профилактической и лечебной работы малярийных станций и лечебных учреждений. Однако на некоторых участках слабо борются за оздоровление труда речников. Необходимо оздоровить условия труда на заводе имени 25 Октября (Верхневолжский бассейн), на Моссудоверфи. Тов. Матвеев отметил, что для дальнейшего снижения травматизма необходимо улучшить производственный инструктаж вновь поступающих рабочих, обеспечить выполнение Правил техники безопасности. Некоторые пароходства, например, Западносибирское, нарушают в ряде случаев требования санитарной службы. Бывает, что суда отправляются в рейс без разрешения санитарного надзора. Необходимо добиться строительства зданий для больниц. За последние пять лет построено только одно здание для водницкой больницы.

Тов. **Самохоткин** (заведующий орготделом ЦК профсоюза), отметив улучшение дела сбора членских взносов в этом году, указал на то, что в сборе членских взносов существует неправильная практика штурмовщины вместо систематической работы.

Участники пленума обсудили и приняли решения по всем докладам, внесли ценные предложения по организации руслановско-бурлаковского движения, по руководству профсоюзной работой.

IV пленум ЦК профсоюза рабочих речного транспорта с огромным под'емом принял письмо к учителю и другу всех трудящихся товарищу Сталину.

6 июля пленум закончил свою работу.

Когда же будет упорядочена работа грузовых теплоходов?

Не раз поднимался вопрос об упорядочении работы грузовых теплоходов Северо-Западного пароходства, плавающих на линиях Ленинград — Москва и Ленинград—Горький. Однако положение до сих пор остается таким же, каким было и в прошлые годы. Лишь половина судов выполнила апрельско-майское задание, а руслановские обязательства — и того меньше. В июне было немногим лучше.

Движение грузовых теплоходов по графику еще не стало железным законом для диспетчеров, работников портов и пристаней как Северо-Западного бассейна, так и смежных с ним. Теплоходы сейчас отправляются по графику лишь в виде исключения.

Основная причина — большие задержки судов в портах под погрузкой и выгрузкой. 31 мая теплоход «Борис Чиберов» после окончания погрузки в Ленинградском порту ожидал оформления документов 19 часов. В том же порту теплоход «Земля» ждал выгрузки 15 часов, теплоход «Александр Кириллов» вместо 70 часов обрабатывался 87. Таких примеров можно привести много.

В Ленинградском порту до сих пор не урегулирован вопрос со складами. Из-за недостатка складской площади груз нельзя принимать от клиентуры. Нет места также для складирования привезенного груза. Пора, наконец, решить вопрос об увеличении складской площади в Ленинграде.

Капитаны грузовых теплоходов справедливо жалуются на то, что их суда гоняют порожнем или с неполной нагрузкой.

Теплоход «Иван Горсталов», например, 20 мая погрузили в Ленинграде лишь 46 тоннами, хотя его грузопод'емность — 160 тонн. 11 июня теплоход отправился в рейс с 111 тоннами. «Прошу обратить внимание на подобную работу и не считать экипаж повинным в срыве плана перевозок», — пишет капитан судна тов. Хлестков.

Еще хуже положение с загрузкой теплоходов в Москве. 9 мая теплоход «Капитан Тимирязев» ушел из Москвы лишь с 14 тоннами груза для Ленинграда. 7 мая теплоход «Александр Щуров» вышел из Москвы до Ленинграда порожнем.

Диспетчер Южного порта столицы тов. Софронов приказал капитану теплохода «Капитан Тимирязев» тов. Иванина следовать в Северный порт для догрузки. Но там вместо груза тов. Иванина получил... новый приказ, подписанный диспетчером тов. Сеновым: «Предлагается вам следовать от Моссевпорта до Ленинграда с заходом в Димитров для погрузки станка весом 5 тонн». Но даже этого станка теплоход взять не сумел.

Много времени теряют грузовые теплоходы в пути. Подолгу ждут они пропуска через шлюзы канала имени Москвы. Как правило, теплоход пускают в шлюз только тогда, когда нужно одновременно шлюзовать и другое судно с большим возом. Это является прямым нарушением приказа министра № 92 за 1949 год, где говорится, что грузовые теплоходы должны шлюзоваться так же, как и пассажирские суда.

На Свири большие простои вызываются задержкой буксировщиков, которые должны проводить теплоходы через пороги. Грузовой теплоход «Александр Щуров», например, ждал у Подпорожской пристани буксировщика и лоцмана свыше 12 часов.

Некоторые капитаны обходятся на Свири без лоцманов. Это, естественно, снижает эксплоатационные расходы. Но такие капитаны не поощряются, и, значит, не создаются стимулы для расширения работы судоводителей по штурманской системе.

Чрезвычайно важной проблемой является ускорение доставки грузов между Москвой и Ленинградом. Капитан грузового теплохода «Капитан Демидов» тов. Богданов в газете «Речной транспорт» от 16 мая поднял вопрос об использовании озерных фарватеров для сокращения пути между Ленинградом и Москвой. Управление Северо-Западного пароходства в связи с этим обратилось в бассейновое управление пути с просьбой обследовать прибрежные ходы на Ладожском озере. Мы предполагали создать возможность для использования пролива Пярэма между материком и островом Лункулонсаари, а также восточного захода в Питкеранту. Но управление пути к обследованию этих ходов еще не приступило. А дело надо бы ускорить.

Большой ущерб приносят грузовым теплоходам выходы их из эксплоатации из-за низкокачественного зимнего ремонта. Теплоход «Механик Гусаров» двигался от Ленинграда до Лодейного Поля около трех суток, так как в пути несколько раз приходилось ремонтировать механизмы. Такие потери времени имели и другие теплоходы.

За нынешнюю навигацию произошло уже несколько аварий с грузовыми теплоходами. Но, к сожалению, до сих пор некоторые мероприятия управления пароходства, направленные к предупреждению аварийности, не претворяются в жизнь. Особенные претензии нужно пред'явить к механико-судовой службе, которая зимой мало заботилась о повышении технических качеств судов, а сейчас не обеспечивает своевременного навигационного ремонта их. Промышленные предприятия даже не получают от механико-судовой службы сроков окончания ремонта теплоходов, вышедших из эксплоатации. Поэтому работы на теплоходах ведутся чрезвычайно медленно.

Пора решительно покончить с недопустимой практикой использования грузовых теплоходов. В этом деле большую роль должен сыграть начальник Ленинградского порта тов. Войк, который обязан наладить движение теплоходов по расписанию, повести решительную борьбу с простоями и недогрузом судов, а также с виновниками их аварий.

А. СЫЧЕВ,
старший ревизор отдела пассажирских перевозок Северо-Западного пароходства.



За годы послевоенной сталинской пятилетки в Латвии созданы новые отрасли промышленности, которые выпускают изделия и приборы, никогда ранее в Латвии не производившиеся. На снимке: сборка грейферных пловучих кранов для речного флота, изготовляемых Рижским машиностроительным заводом.

Фото Б. ФЕДОСЕЕВА (Фотохроника (ТАСС).

Внимание судоходной обстановке на Волге

На ряде ответственных участков пути от Астрахани до Горького обстановка неудовлетворительна. Это затрудняет продвижение караванов, создает угрозу аварийности. Особенно плохое состояние обстановки на плесе Горьковского технического участка, в непосредственной близости от бассейнового управления пути и судоходной инспекции.

На участке Зименки—Кадницы, протяженностью в 10 километров, все 9 знаков береговой обстановки негодные. Часть створной обстановки не имеет должной видимости, огни створ неотрегулированы и дают разную силу света, фонари перевальных столбов не имеют траверзных стекол. Отличить маячный огонь от постоянного нет никакой возможности. Створные огни освещают дугу горизонта только по направлению фарватера, тогда как крайне необходимо, чтобы один из них освещал дугу горизонта в 270—360 градусов. На длинном Зименском перекате вместо створ поставлены просто перевальные столбы. Нижние створы Кирпичного переката расположены так, что огни находятся на одной горизонтали, и выправить в таких случаях створное расхождение почти невозможно. Такие же недостатки имеются на Паншинском, Ермачихинском и других перекатах Куйбышевского и других техучастков.

До сих пор не упорядочена информация для проходящих караванов. Информация в путевых листках дается только в границах технического участка, выдавшего листок, а не до следующего регистрационного пункта. Поэтому о положении на ряде затруднительных участков судоводители не знают. В Саратовском путевом листке нет сведений о Березниковской, Хвалынской, Аграфеновской и других воложках, Орловском и Алексеевском осередках. Куйбышевский участок не дает сведений по Ленивке, Сингилее, Богородицкой воложке и других необходимых данных. Горький не дает сведений об изменении обстановки на Прусовском, Борщенском, Н.-Густомесовском и других участках.

Большое значение для безопасности судовождения имеют участковые сигнальные мачты (одна на каждые 100 километров). Однако они преданы полному забвению. До 90 процентов участковых сигнальных мачт не оборудовано, а где они и есть, то бездействуют, в особенности на участках в непосредственной близости к бассейновому управлению пути. Перечень перекатов реки Волги, изданный в 1945 году для пользования зрительной информацией о глубинах, сохранился на очень немногих судах. Пользоваться этим пособием нельзя, так как нумерация постов за истекшие 5 лет значительно изменена.

Исключительно остро стоит вопрос об упорядочении условий прохода судов под мостами. Неправильное маневрирование караванов в этих местах чревато тяжелыми последствиями. Все же нигде нет такой неразберихи, такой отсебятины в обстановке, как у железнодорожных мостов.

У Астраханского моста центр ходовых пролетов обставлен прямыми створами, то-есть ближний щит — огонь низкий, дальний щит — высокий. Оба створных знака расположены всего с разрывом по горизонтали в 4—5 метров. Должной чувствительности такие створы не дают, а поэтому уклонение на 20—25 метров от истинного курса (при габаритах пролета в 86 метров) на-глаз почти неуловимо. Майданное течение под мостами весной чрезвычайно осложняет здесь проводку караванов.

У Саратовского моста центр ходовых пролетов обставлен уже не прямыми створами, а обратными, то-есть ближний огонь — высокий, а дальний — низкий. Дневных створных знаков нет.

Такой же разнобой и хаос в обстановке имеют место и у всех других мостов. Это является одной из главных причин аварийности флота.

Необходимо отметить и халатное отношение к своим обязанностям некоторых работников пути и обстановки.

На участке Камское Устье — Казань (ухвостье Теньковского острова) находился пестрый бакен с красным фонарем от левой и белым — от правой стороны фарватера, хотя нужно, чтобы было наоборот. В устье Барминской воложки ход был обставлен, несмотря на то, что глубины в ней составляли 3 метра. На вывеске и в путевом листке информации об этом не было. При подходе к перекатам, где работают землечерпательные машины, приходится повторять предупредительный звуковой сигнал по три-четыре раза, останавливать ход. Только после этого получается ответный сигнал с машины.

Чрезвычайно затрудняет продвижение караванов обилие карчей, пней и деревьев, снятых прибылой водой и плывущих по реке. Карчи засоряют реку, ломают рули каравана, бьют колеса и корпуса судов. Путейцам необходимо очистить берега и фарватер от всех этих мешающих судоходству предметов.

Инспекция судоходства и управление пути много шумят об отличных постах, отличных путейских участках, но мало делают, чтобы претворить это в действительность.

М. СТАРЦЕВ,
капитан-наставник пароходства Волготанкер.
АСТРАХАНЬ.

Реконструировать сплав и транспортировку леса в плотах

Безаварийная, в установленные сроки доставка хорошо отсортированного леса потребителям не может быть достигнута без согласованной работы лесосплавных организаций и речного транспорта. В связи с реконструкцией водных путей, созданием крупных водохранилищ, а также резким увеличением об'ема перевозок леса по внутренним водным путям в перспективе правильная организация транспорта леса приобретает особо важное значение.

Крупные водохранилища усложняют буксировку плотов, выдвигают задачу — обеспечить безаварийную проводку при суровом ветроволновом режиме. Поскольку буксировка леса теперь будет проходить в водоемах с погашенными течениями, одновременно возникает и проблема создания такого плота, который имел бы возможно меньшее удельное сопротивление по сравнению с обычным речным плотом, где на помощь плотоводу приходит течение реки.

Увеличение об'ема перевозок леса в меняющихся условиях требует изменения существующего технологического процесса сплава. Современный же технологический процесс сплава леса не способствует улучшению работы речного транспорта, вызывает дополнительные затраты в рабочей силе и механизмах при заготовках.

Рассмотрим технологический процесс доставки леса от пня до потребителя. Схематически для варианта зимней сплотки при разделке хлыстов на бревна на нижнем складе его можно представить следующим образом: заготовка и трелевка леса, вывозка его на нижний склад, разделка хлыстов на бревна, погрузка в плотоединицы, формировка плотоединиц в плоты, буксировка плотов, выгрузка в пункте назначения. Для летней сплотки схема изменится так: разделка хлыстов, сортировка бревен и штабелевка, молевой сплав бревен по речкам, сплотка в пучки на сплавных рейдах и, наконец, доставка в плотах потребителям.

В приведенном технологическом процессе обращает на себя внимание операция — разделка хлыстов на отдельные бревна. Крепко укоренившаяся в практику лесозаготовок, эта операция, на наш взгляд, не является обязательной. В ее ликвидации таятся большие резервы удешевления транспорта леса.

Благодаря тому, что длинный хлыст распиливается на несколько частей, возникают дополнительные трудоемкие операции на сплаве. Так, вместо одного пучка приходится сплачивать несколько пучков из отдельных сортиментов. Короткий пучок всегда менее прочен, чем длинный, и требует больших затрат такелажа. При сгоне коротких бревен молью резко возрастает утоп по сравнению с длинным лесом и т. д.

За 1948 год потери древесины составили от общего об'ема сплава 3,95 проц. В отдельные годы они достигали почти 10 проц., а по карело-финским сплавным организациям в 1949 году выразились в 13,7 проц. Особенно велики потери древесины лиственных пород. Так, например, на реке Сухоне в 1948 году было потеряно 30 проц. древесины от общего об'ема сплава лиственных пород!

Известно, что древесина месяцами находится в воде: во время молевого сплава, на рейдах в ожидании сплотки, при буксировке, выгрузке. В Керчевской запани на Каме, например, лес находится в воде с мая по сентябрь. При этом часть древесины набухает и тонет.

Гибель древесины от утопа стала настолько обычным явлением, что Министерство лесной и бумажной промышленности было вынуждено приказом от 16 ноября 1946 г. установить нормы естественных потерь (утопа). Утоп древесины происходит не только во время молевого сплава и нахождения в запанях, но и в результате аварий и размолевки леса при буксировке.

Если утоп засоряет сплавные реки, ведет к трудоемким работам по их расчистке, то на судоходных реках он может стать и причиной аварий.

Общеизвестно, что чем короче бревно, тем быстрее оно намокает и теряет свою пловучесть. Нормы утопа для коротья в несколько раз выше, чем для долготья.

Отсюда ясно, что переход на сплав леса в хлыстах и на буксировку плотов из длинных пучков мог бы во много раз сократить потери леса от утопа и от аварий, поскольку при этом увеличивается прочность самых плотов.

Переход сплотки на длинные цельные пучки из хлыстов диктуется жизнью. Опыты с плотами, проведенные в навигацию 1949 года на Ладожском озере и Рыбинском водохранилище, показали, что плоты, сформированные из обычных коротких пучков, не выдерживают ветроволнового режима озер и водохранилищ. Из-за аварий с плотами в озерах и водохранилищах Министерство речного флота из года в год несет огромные убытки, исчисляемые миллионами рублей.

Поиски новых, более прочных плотов для озеровидных бьефов привели Волжско-Камский филиал ЦНИИ лесосплава к созданию конструкции плота, где из коротких бревен составлены длинные пучки (32 — 35 метров). Опытные буксировки на Рыбинском водохранилище показали, что такие плоты являются более прочными, чем плоты в ошлаговке и в секционных обвязках. Скорость буксировки такого плота за пароходом «Стаханов» составила 4,24 км в час при нагрузке на 1 индикаторную силу 11,1 тонны. При буксировке плота в ошлаговке за этим же пароходом скорость была 3,3 км в час, а нагрузка на индикаторную силу — 8,6 тонны.

Новый тип плота был одобрен на совместном совещании работников пароходства канала Москва—Волга и представителей сплавных организаций. На фоне такого решения нелепость распиловки хлыста на короткие бревна становится очевидной: длинные пучки не только увеличат прочность плота, но и снизят его сопротивление.

При разделке хлыста на бревна в качестве отходов получаются дрова, которые теперь главным образом перевозятся в баржах. Предлагаемый способ сплотки высвободит тоннаж, занятый перевозкой дров, сократит потребность в такелаже, упростит сплотку, повысит прочность плота. Особенно велико значение перевозки леса в хлыстах при сплотке морских «сигар». Известно, что «сигары», буксируемые в Черном море, составленные из хлыстов, не имели ни одной аварии, а «сигары», сделанные из коротких бревен, подвергались разрушению на Каспии при более легких метеорологических условиях.

Таким образом, с точки зрения водного транспорта выгоды перехода на транспортировку плотов, приготовленных из хлыстов, очевидны.

В качестве практических мероприятий на ближайший период можно рекомендовать выделение одной или нескольких сплавных рек для выявления преимуществ сплава леса хлыстами. В предстоящую зиму необходимо изготовить несколько плотов из хлыстов, с тем, чтобы весной, в большую воду, можно было доставить их в Астрахань для сплотки морских «сигар». Для производства опытных работ следует поручить научно-исследовательским институтам Министерств речного флота и лесной и бумажной промышленности разработать технологический процесс сплава и транспортировки леса в пучках хлыстами.

Одновременно надо в лабораторных условиях провести опыты сплава леса в хлыстах для рек с различными радиусами закруглений.

Н. ШАРАПОВ,
ст. научный сотрудник МОЦНИИРФ'а.

Разве так «помогают» руслановцам?

У причала пристани Ходжейли стоял, прогревая машину, пароход «Щорс». Отвальные гудки свидетельствовали о скором отправлении. Коллектив «Щорса» уже несколько лет высоко держит знамя социалистического соревнования речников. Командует пароходом известный на Аму-Дарье капитан Гельдыев Чары, в прошлом матрос лямочного каюка.

Сегодня пароход идет до Чарджоу. За пять суток предстоит пройти вверх по реке 660 километров. Последние два дня рейса должны работать на сэкономленном топливе.

— Если нам дадут «зеленую улицу», мы будем в Чарджоу досрочно, — заявил капитан. — Непроизводительные простои в пути, которые, к сожалению, нам планируют под видом прочих в количестве 180 часов за оборот, снижают производительность. Пристани — наши главные барьеры! Что ни пристань, то стоянка. Вот сейчас, почему стоим? Смешно сказать... из-за соли!.. Когда выходили из Чарджоу, в Фарабе, базе нашего снабжения, соли не было. Вышли в рейс без запаса. Пришлось здесь послать в город артельщика и двух матросов за солью. До сих пор их нет.

Проходит час, другой, третий. Дежурный диспетчер тов. Вейкин пообещал прислать людей с солью вслед за пароходом на катере. Простой составил 4 часа 20 минут.

Набирая скорость, пароход пошел полным ходом вверх по реке. Мерно постукивая колесами, он быстро шел вдоль берега. Показалась пристань Кыз-Киткен.

Вдруг гудение форсунок ослабло. Что случилось?

— Пассажира надо высадить, — с возмущением отвечает капитан, переводя ручку телеграфа на малый ход.

Пароход с буксиром барж делает сложный маневр, пристает к берегу, пассажир выходит. Ничего лучшего не мог найти начальник пристани Ходжейли тов. Цай для доставки пассажира. «Хорошая помощь» руслановскому пароходу!

Ночь. Аму-Дарья осветилась линией красных и белых огней. Ветер стих. Подходим к пристани Ловак. Здесь должны заменить баржи воза. Приходит начальник пристани тов. Колеганов.

— Воз готов, но пока стойте в ожидании распоряжения, — бросает Колеганов и скрывается во тьме. Только через 4 часа капитан получил указание на формирование воза.

Утром пароход последовал дальше. На пристани Чалыш задержали на два часа: искали дежурного диспетчера. На пристани Турткуль стояли тоже 2 часа в ожидании оформления документов начальником тов. Захаровым. К пристани Шарлаук приставали для передачи пакета.

Береговые работники «украли» за один только рейс у команды парохода «Щорс» более 15 часов ходового времени.

Разве так эксплоатируется флот?

В. НЕЛЮБИН,
нач. судоходной инспекции Среднеазиатских бассейнов.

Из отстающих в передовые

Бригада тов. Стефанчука начала навигацию плохо: грузчики норм не выполняли. В мае бригаду расформировали, об'единив с бригадой тов. Белякова. Укрупненная бригада вступила в соревнование с другими грузчиками Ярославской пристани на выполнение навигационного плана к 25 сентября. Бригада тов. Белякова обязалась обрабатывать флот только в срок и досрочно.

В мае бригада тов. Белякова перевыполнила свои социалистические обязательства, дав 138 проц. месячного задания, за что ей было первой на пристани присвоено звание бригады скоростной обработки флота. В июне таких бригад было на пристани уже три. 60 грузчиков приняли на себя индивидуальные обязательства о досрочном выполнении навигационного плана и скоростной обработке флота.

В середине прошлого месяца на участке Уроч на доске показателей появилась «молния». В ней сообщалось: «Бригада тов. Белякова на выгрузке муки выполнила норму на 204 процента; бригада тов. Смирнова на этой же работе дала 182 процента нормы. Следуйте примеру передовых бригад скоростной обработки флота!».

От мужских бригад грузчиков не отстают женские. Бригада тов. Пищалевой тоже завоевала звание бригады скоростной обработки флота. Хорошо работает бригада тов. Орловой.

Г. СОЛОВЬЕВ.

Верфи нужна помощь

Коллектив Батуринской верфи, включившись в соревнование речников Оби и Иртыша, решил выполнить план этого года ко Дню Сталинской Конституции, дать сверх плана на 700 тысяч рублей продукции, повысить производительность труда. Но руководители Новосибирского и Самусьского заводов поставили коллектив верфи в тяжелое положение. Они не выполняют во-время заказов верфи на чугунное литье, кузнечные поковки, рулевые петли и т. д. Срывают сдачу судов по графику и Сибирский судостроительный трест и отдел снабжения Главвостока, не поставляющие верфи круглого железа, троса, якорей и т. д.

Из-за отсутствия же материалов рабочие верфи зачастую не выполняют своих норм. Нехватает здесь также судостроительного леса.

Необходимо помочь коллективу верфи выполнить взятые на себя обязательства и создать условия для нормальной работы предприятия.

А. ДРОБОТУШЕНКО.
НОВОСИБИРСК.

Об изучении технического состояния флота

Ежегодно речники затрачивают миллионы рублей на ремонт судов. Можно ли, однако, с уверенностью заявить, что эти средства всегда и полностью идут по прямому назначению, т. е. именно на повышение технического состояния флота? Нам кажется, что при существующей системе определения технического состояния судов никто, пожалуй, не рискнет дать на этот вопрос утвердительный ответ. Мы знаем много примеров, когда крупные дефекты, выявленные на судах в процессе ремонта, остаются и после ремонта, а это заставляет ранее положенного срока вновь ставить их на средний или капитальный ремонт. Мы знаем немало фактов, когда производятся крупные затраты на ремонт, но итоги работ не анализируются, и остается неясным, сделаны ли эти затраты с пользой.

Речники осуществляют ныне переход на планово-предупредительный ремонт флота, и крайне важно изменить существующую систему изучения и учета технического состояния судов, ибо только это позволит правильно решать в каждом отдельном случае вопрос об определении об'ема, категории и экономичности ремонта. Ведь не секрет, что когда появляется необходимость определить состояние того или иного судна, то некоторые скромные данные можно найти по паровым котлам, еще меньше данных — по корпусам, а по машинам, вспомогательным механизмам, трубопроводам данных и вовсе не найти, особенно если судно построено не в последние годы. Но даже те сведения, которыми располагают Речной Регистр, механико-судовые службы и линейные организации пароходств, часто противоречивы, особенно по корпусам.

Вот что получается в результате этого. В 1945—1946 гг. Новоладожский завод капитально ремонтировал пароход «Томск», а уже в 1947 году его подняли на берег, чтобы устранить течь. По той же причине «Томск» заводят в док в сентябре 1948 года; после всего этого в межнавигационный период 1949—1950 гг. ставят его на средний ремонт, сменяют почти четверть наружной обшивки, набор в районе машинно-котельного отделения, три водонепроницаемые переборки, производят крупные работы по котлу, главной машине и т. п. Аналогичная история произошла с пароходом «Днестр», который прошел капитальный ремонт одновременно с «Томском» и на том же заводе.

Подобные факты имеют место, видимо, и в других бассейнах. Они говорят о том, что мы еще недостаточно знаем техническое состояние флота, хотя располагаем весьма многочисленным и громоздким аппаратом для такого наблюдения. Этим заняты Речной Регистр — основной аппарат государственного технического надзора за флотом, механико-судовые службы, являющиеся своего рода оком судовладельцев по вопросам технической эксплоатации и состояния судов, линейный аппарат портов и пристаней — этот первичный орган технического надзора и, наконец, освобожденные на зиму капитаны и механики — как бы дублеры технического надзора пароходства. А у кого из всех них можно найти удовлетворительные технические документы, характеризующие состояние корпусов и машинных установок? Пожалуй, ни у кого.

Наши капитаны и механики сегодня уже не те, что в прежние годы, их технический уровень выше, политический и общеобразовательный кругозор гораздо шире, чем у большинства старых судовых командиров. Их интересуют не только текущие и преходящие вопросы ремонта; они хотят точно знать прочность корпуса, характеристики износоустойчивости деталей, удельные давления — все то, что определяет истинные причины преждевременного понижения технического состояния судов. В неменьшей мере все это интересует работников промышленных предприятий, ибо без таких сведений нельзя серьезно говорить о гарантийном ремонте, обеспечивающем удлиненный срок службы флота, о переводе его на систему планово-предупредительного ремонта.

А что представляет собой нынешняя практика капитального ремонта флота?

Каждый понимает, что капитальный ремонт нельзя считать мероприятием, призванным только создать исправное техническое состояние судна, устранить те или иные его дефекты. Капитальный ремонт должен стать отправным пунктом для перехода команды на технически грамотную эксплоатацию механизмов, установок и частей судна, внедрения планово-предупредительного ремонта и предпосылкой для организации четкого технического надзора за этим судном.

В действительности далеко не всегда так бывает. Проекты на капитальный ремонт, разрабатываемые по техническим заданиям механико-судовых служб, редко подкрепляются расчетом, не всегда учтены в них справедливые требования капитанов, механиков и низовой организации, непосредственно эксплоатирующей судно. Содержание проектов, как правило, ограничивается весьма небольшой номенклатурой работ, утвержденной министерством. Это рождает неполноценные проекты, отнюдь не удовлетворяющие ни владельца судна, ни завод.

Естественно, что и сметы, составляемые на основе неполноценной технической документации, имеют ряд недостатков, вызывающих впоследствии затруднения при финансировании ремонта, перебои в материально-техническом снабжении. Нерешенные вопросы, возникающие в результате этого, приходится доводить до логического конца заводу, а это приводит к бесконечным согласованиям, спорам, переделкам, а в конечном итоге — к затяжке ремонта и его удорожанию. Мы видим, как при нынешнем порядке заказчик превращается в некоего регистратора; он пред'являет претензии к заводу не в начале или в процессе работ, а по их окончании.

Примером тому может служить колесный буксирный пароход «Отважный», принадлежащий Новгородской пристани. Заказчиком был составлен проект на ремонт этого судна. Согласно проекту следовало изменить его обводы от миделя до форштевня, переставить котел и главную машину, установить новые вспомогательные механизмы и модернизационные устройства. Таким образом, общая осадка судна увеличивалась, что, в свою очередь, вызывало необходимость в повышении упора гребных колес и соответственном повышении мощности главной машины.

Между тем, произведенный автором настоящей статьи тщательный анализ главной машины «Отважного» выявил совершенно неудовлетворительное состояние ряда деталей. Тяговые качества судна и до ремонта были крайне низки, а осадка — большая, чем требуется по условиям эксплоатации. Следовательно, проектанты не достигли своей цели ни по одному из элементов судна, а об экономической целесообразности ремонта вообще, видимо, не думали.

Вывод напрашивается сам собой: устранить подобные недостатки в судоремонте, создать прочный фундамент для гарантирования его высокого качества и успеха системы планово-предупредительного ремонта можно лишь путем коренного улучшения дела технического надзора за флотом.

Для этого, по нашему мнению, надо повысить требовательность основного контролера — Речного Регистра к каждому судну в целом и по всем его элементам. Поверхностных осмотров, в результате которых об'ем и категория ремонта устанавливаются «по усмотрению» инспекторов, допускать ни в коей мере нельзя; критерием при решении таких вопросов должен стать лишь строгий технический расчет. Регистр обязан отражать истинное состояние судна и все его изменения по элементам.

Должна быть значительно поднята роль технического надзора аппарата пароходств, портов и пристаней. Мы считали бы целесообразным широко развить соревнование инженерно-технических работников речного транспорта, занятых выявлением технического состояния флота, с тем, чтобы все работы в этом направлении были завершены не позже, чем в 1951 году, и в первую очередь на судах, назначенных на средний и капитальный ремонт.

Надо пресечь практику утверждения неполноценных проектов, в которых имеются нерешенные для заводов вопросы, безоговорочно требовать от судовладельцев такой технической документации, которая помогала бы инспекторам работать с наибольшим эффектом, а не вслепую, как это бывает сплошь и рядом сейчас.

В процессе осмотра, до постановки судна на средний или капитальный ремонт, аппарат технического надзора обязан дать: по корпусам — растяжку наружной обшивки корпуса, сведения о состоянии каждого листа обшивки, угольников набора, водонепроницаемых переборок, палубы, фундаментов и других элементов корпуса, устанавливающие степень износа в натуральном и процентном выражении, а также точные данные об осадке судна и высоте надводного борта; по главным машинам — сведения о выполнении всех правил, предусмотренных техническим надзором, эскизы и чертежи всех деталей, сборочный чертеж и фотографии машины в рабочем состоянии. Должны быть также даны расчеты на прочность, определения действующих напряжений в деталях, данные о конструктивных недостатках и быстро изнашивающихся узлах.

Министерство должно установить порядок составления проектов на капитальный ремонт судов, обеспечивающий безукоризненное выполнение всех стадий проектирования: планового задания, проектно-технического задания, технического проекта с обязательным обоснованием экономической целесообразности ремонта и проектируемых показателей работы судна после ремонта.

Только подлинное изучение технического состояния наших судов в сочетании с их грамотной эксплоатацией и правильно организованным ремонтом создаст необходимые условия для резкого улучшения всего судоремонтного дела и значительного сокращения расходов на ремонт флота.

Надо сосредоточить в низовых органах технического надзора побольше молодых специалистов, выпускаемых нашими институтами и техникумами, пополнить специалистами кадры цеховых руководителей. Это поможет быстрее и лучше изучить техническое состояние флота, повысит культуру его ремонта и технической эксплоатации. Полезно и в программы обучения плавсостава ввести дисциплину, которая помогла бы работникам флота умело пользоваться в практической работе результатами расчетов.

Наши научно-исследовательские институты обязаны принять в этом самое горячее участие, памятуя, что своей непосредственной работой по изучению состояния флота они создадут и для себя богатый материал, способствующий успеху дальнейших исследовательских изысканий, в которых столь нуждаются речники-производственники.

Н. ОЗЕРЦОВ,
главный инженер Новгородского судоремонтного завода.

Письма читателей

Еще об одном отстающем предприятии

Не так давно в газете «Речной транспорт» мы прочитали статью работника Запорожского судоремонтного завода. Указывая на серьезные недостатки в работе этого предприятия, он в то же время адресовал ряд серьезных упреков Днепровскому пароходству, в частности его отделу промпредприятий (начальник тов. Ахременко). Их промахи, нечеткое планирование и не всегда продуманные распоряжения сыграли немалую роль в том, что Запорожский завод очутился зимой в числе отстающих.

Примерно в таком же положении оказались и Днепропетровские судоремонтные мастерские. Их тоже считают в пароходстве отстающими, правильно критикуют за многие недостатки, но вот помогают мастерским очень плохо.

Территория мастерских до сих пор не огорожена, по территории проходят рельсы железной дороги, и судоремонтники то и дело бросают работу, ожидая, когда поезда кончат маневрировать. Жилой площадью мастерские также не обеспечены, что мешает закреплению и квалификации кадров.

Отдел, который руководит тов. Ахременко, трижды менял в прошлом году производственный план мастерских. В нынешнем году он взял еще более быстрые «темпы»: дважды менял план в январе и дважды менял цифры выпуска товарной продукции в первом квартале. По селектору, по телеграфу, по почте этот отдел пароходства засыпает нас различными вариантами производственных планов. И главная беда в том, что эти планы составляются без должного учета производственных возможностей предприятия, не являются результатом тщательного их изучения.

Когда на совещании партийно-хозяйственного актива заслушивали отчет дирекции тов. Кособокова об итогах зимнего судоремонта, то подвергли руководство мастерских резкой критике за то, что оно недостаточно настойчиво требовало от пароходства нужное для выполнения плана количество материалы, инструмент. А это вызывало большие простои, мешало хорошо организовать рабочие места. Мы указывали, конечно, на ряд крупных недостатков и в своей собственной работе, но о слабой помощи и руководстве со стороны управления Днепровского пароходства говорилось достаточно много, чтобы из этого были сделаны соответствующие выводы.

Коллектив наших мастерских хочет работать лучше, и он должен получить для этого все возможности.

П. КУЗЬМИН,
зам. начальника планово-производственного отдела мастерских.

И. КУРОЧКИН,
начальник отдела труда и зарплаты.

Улучшить докование флота

Ряд судов Волжского грузо-пассажирского пароходства требует докового ремонта. Составленный же в начале навигации Главнефтефлотом план докования флота из года в год не выполняется; нарушен график постановки судов в док и в эту навигацию.

Происходит это потому, что, например, астраханский док на заводе им. Ленина используется неправильно. Вместо профилактики и поддерживающего ремонта в доке выполняется капитальный ремонт корпусов. Из-за этого пропускная способность дока уменьшается в 4—5 раз. Сам же капитальный ремонт судов обходится очень дорого, производится технологически неверно и не дает желаемого эффекта.

Это видно на примере парохода «Марксист», который в прошлую навигацию долго стоял в ожидании докования, а затем 63 суток ремонтировался, стоя в доке. В прошедшую зиму пароход опять был поставлен для продолжения капитального ремонта на плаву на завод им. Молотова, где в настоящее время все еще находится в ремонте.

Только за доковый ремонт этого парохода уплачено 437 тысяч рублей, тогда как при выполнении ремонта на берегу стоимость работ снизилась бы на 100 тысяч рублей. Такая же картина произошла с пароходом «Память Шмелева», который в прошлом году пробыл в доке 65 дней, а сейчас стоит и еще долго будет стоять на заводе им. Молотова в ожидании капитального ремонта. Крупный грузо-пассажирский пароход скорой линии «Чичерин» ни одного дня не был в эксплоатации в 1950 г., так как до середины мая ожидал докования.

Казалось бы, что этот серьезный порок в доковании судов должен был заставить руководителей пароходства и Главнефтефлота изменить методы капитального ремонта грузо-пассажирских судов и использования дока, но этого не случилось.

Главнефтефлоту необходимо навести надлежащий порядок в доковании судов.

Н. ГУСЕЙНОВ,
начальник Верхневолжской инспекции Речного Регистра.

Серьезное упущение

При приемных испытаниях пассажирских теплоходов «Москвич» на Московском судостроительно-судоремонтном заводе выяснилось, что вертикальные полотна фундамента двигателя вопреки правилам Регистра приварены к полкам кильсонов лишь с наружной стороны, без их подварки с внутренней. Оказалось также, что между металлическим корпусом судна и внутренней щитовой обшивкой не проложен изоляционный материал. Выявились и другие недочеты, которых легко можно было бы избежать при наличии на заводе постоянного представителя заказчика, наблюдающего за строительством судов.

Средства на содержание представителей заказчика предусмотрены в сметах на постройку судов, содержатся в прейскурантах отпускных цен. Однако заказчик лишен возможности использовать эти средства по прямому назначению, так как пароходствам из года в год лимиты по труду на наблюдение не спускаются.

Такое положение, особенно при серийной и массовой постройке судов, нельзя считать нормальным. Например, на Мокшанской верфи для Московско-Окского пароходства ежегодно строятся десятки барж, а работники пароходства бывают на верфи редко. Полагаться же только на периодические осмотры строящихся судов инспекторами Регистра, как показал опыт, нельзя.

Д. ШОРИН,
начальник механико-судовой службы Московско-Окского пароходства.

Н. МЯСНИКОВ,
зам. нач. механико-судовой службы пароходства канала Москва—Волга.

Бурлаковские методы в работе МТС

Весной газета «Речной транспорт» сообщила о том, что механизаторы Лизиновской МТС (Воронежская область) решили применить в работе тракторного парка методы технической эксплоатации, разработанные лауреатом Сталинской премии механиком Борисом Бурлаковым.

Закончились два периода в работе механизаторов сельского хозяйства — весенний сев и вспашка паров. Что же дало применение новых методов эксплоатации тракторов?

Вот несколько цифр и фактов.

Лизиновская МТС, среди пяти лучших по области, была занесена на областную Доску почета за сжатые сроки и высокое качество весеннего сева. Четыре лучших бригады — тт. Пащенко, Сергиенко, Воробьева и Щурова — сэкономили около 5 тонн горючего.

МТС тем же количеством тракторов, что в прошлом году, сделала на 50 проц. больший об'ем работ при высоком их качестве.

А каково же техническое состояние тракторов? Судить об этом можно по количеству запасных частей, израсходованных в нынешнем году. Оказывается, сделав в полтора раза больший об'ем работ, механизаторы израсходовали в полтора раза меньше запасных частей; у инициаторов соревнования — у бригады тов. Пащенко расход запасных частей составил лишь 25 проц. прошлогоднего.

Достигнуто это сочетанием высокой культуры земледелия и высокой культуры технической эксплоатации тракторного парка.

Сейчас тракторы в Лизиновке, выполнив такие две важные работы, как сев и под'ем паров, находятся в таком же состоянии, как и в начале полевых работ. Коллектив уверен, что к концу сезона половина тракторного парка МТС не будет нуждаться в зимнем ремонте.

И. ВЫШЕГРАД.

РОССОШЬ.



Хабаровск. У пристани на реке Амур.
Фото В. БАЙДАЛОВА (Фотохроника ТАСС).

Опыт совмещения профессий — другим командам

В «Речном транспорте» от 2 июня с. г. капитан теплохода «Капитан Петров» тов. Опарин и механик теплохода тов. Процюк в своей статье «В рубке—капитан-механик» поделились опытом совмещения профессий судоводителя и судомеханика при совершении плавания из Ленинграда в Москву и обратно. Сейчас подведены итоги всего рейса. В изданном по Северо-Западному пароходству приказу отмечается, что опытный рейс грузового теплохода «Капитан Петров», организованный по инициативе тт. Опарина и Процюк, благодаря слаженной работе экипажа, прошел благополучно и завершен досрочно. Для детального изучения и обобщения опыта решено продолжить плавание этого теплохода при совмещении профессий в течение всей навигации.

Начальнику Ленинградского порта тов. Вовк и начальнику пассажирских перевозок тов. Эркку предложено оказывать команде теплохода «Капитан Петров» инженерно-техническую помощь, прикрепить капитана-наставника и механика-наставника.

На основе опыта работы команды теплохода «Капитан Петров» решено рассмотреть вопрос о переводе других судов пароходства на централизованное управление. С этой целью отделу кадров предложено подобрать и направить на учебу на отделение стажистов при Ленинградском речном училище группу капитанов и механиков для овладения второй специальностью. При проведении капитального ремонта в зиму 1950—1951 гг. будет определено количество судов, переводимых на централизованное управление, и в связи с этим проведены необходимые работы, а также поднятие рубок на грузовых теплоходах для обеспечения лучшей работы судоводителя.

За проявленную инициативу и успешное проведение первого рейса начальник пароходства премировал капитана теплохода тов. Опарина, механика тов. Процюк, помощника капитана тов. Степанова, матросов тт. Алексеева и Яковлева.

В пионерском лагере

У Старой Ладоги, в сосновом лесу, расположились уютные дачи. Это — пионерский лагерь детей речников Северо-Западного бассейна. Здесь уже не первый год проводят свои летние каникулы дети речников. Сейчас сюда прибыла первая смена из 200 школьников. Среди них много отличников учебы. Детям речников, отцы которых погибли в годы Великой Отечественной войны, путевки выданы в пионерский лагерь бесплатно.

В этом году все лагерные помещения заново оборудованы. Произведен тщательный ремонт помещений, хорошо оборудована спортивная площадка, а на берегу реки устроен пляж. Лагерная библиотека пополнена новыми книгами. Для детей организуются концерты ленинградских артистов, демонстрируются кинофильмы.

Школьники хорошо проводят время. Они совершают по живописным окрестностям Старой Ладоги прогулки, состязаются на спортивных площадках, выступают в художественной самодеятельности.

За лето здесь отдохнут сотни школьников.

Ф. ВОЙТУЛЕВИЧ.

Отклики на заявление заместителя министра иностранных дел СССР А. А. Громыко об американской интервенции в Корее

Иностранная печать широко комментирует заявление заместителя министра иностранных дел СССР А. А. Громыко об американской вооруженной интервенции в Корее.

«Заявление Громыко, — пишет китайская газета «Дагунбао», — является важным документом, который лишает американских империалистов возможности оправдать свой преступный агрессивный акт.

...Заявление Громыко разоблачает преступление, совершенное американскими империалистами, устанавливает справедливость и укрепляет волю миролюбивых народов всего мира к борьбе против американских поджигателей войны.

Газета «Синьвэньжибао» указывает, что заявление Громыко, «являясь важным и сильным документом, разоблачает американских империалистов, которые прибегают к агрессии, нарушают устав Организации Объединенных Наций и вмешиваются во внутренние дела стран Азии.

Этот документ предвидит результат авантюры американских империалистов; иностранная интервенция имела место в США во время гражданской войны, в Советском Союзе на первом этапе революции и в Китае во время освободительной войны; в отношении всех этих интервенций можно сделать один вывод, а именно — всякая интервенция обречена, в конечном счете, на провал.

Мы должны предупредить американских империалистов о том, что урок истории всегда правилен, и американские империалисты должны помнить урок, полученный японскими агрессорами».

* * *

Центральный орган Социалистической Единой Партии Германии газета «Нейес Дейчланд» отмечает, что заявление А. А. Громыко свидетельствует о последовательности мирной политики Советского Союза. Приведя слова из заявления А. А. Громыко о том, что «Советское правительство неизменно придерживается политики укрепления мира во всем мире и своего традиционного принципа невмешательства во внутренние дела других государств», газета пишет:

«Эта ясная позиция советского правительства еще нагляднее показывает всю тяжесть преступления Соединенных Штатов Америки, которые лишь 5 лет спустя после окончания войны сбрасывают бомбы на корейские города и села и убивают тысячи женщин и детей...

Советское заявление не ограничивается лишь характеристикой существующего положения. Оно клеймит заранее подготовленные американскими поджигателями войны планы, направленные на превращение всей Кореи в колонию США и использование ее в качестве военно-стратегического плацдарма на Дальнем Востоке».

* * *

Чехословацкая газета «Обрана лиду» пишет, что американские империалисты приходят в неистовство от тех поражений, которые за последние дни потерпела их внешняя политика. Прямая агрессия, которую они предприняли, указывает на то, что они сделали ставку на военную авантюру, которая не может кончиться ничем иным, как их поражением.

В заявлении А. А. Громыко, указывает далее газета, ясно говорится о том, что ответственность за последствия этих агрессивных действий ложится на правительство США, совершившее преступный акт агрессии.

Трудящиеся всего мира, подписывающиеся под Стокгольмским Воззванием, бдительно следят за происками американского империализма, направленными против дела мира.

* * *

«И на этот раз, — заявляет венгерская газета «Непсава», — в защите дела мира и свободы впереди идет знаменосец прогресса человечества — могучий советский народ.

Заявление А. А. Громыко окончательно срывает маску с вашингтонских «защитников» мира и демократии и показывает, что за елейными фразами трумэнов слышится кровожадный скрежет зубов вооруженных агрессоров и поджигателей войны».

Газета «Фришш уйшаг» подчеркивает: «Заявление Громыко является жестоким ударом по поджигателям войны, по заклятым врагам корейского народа и всего человечества, жаждущего мира. Громыко говорил от имени советского народа, но он выразил и мысли борцов многомиллионного лагеря мира во всем мире.

Его заявление укрепило, придало новый размах движению в защиту мира, возглавляемому Советским Союзом».

* * *

Болгарская газета «Работническо дело» в статье, озаглавленной «Громыко разоблачил ложь Трумэна», пишет:

«Вооруженное вмешательство американского империализма в междоусобную борьбу корейского народа вызывает глубокое возмущение сотен миллионов простых людей, в том числе и в Соединенных Штатах Америки. Народные массы во всех странах решительно осуждают коварные планы врагов мира.

Болгарский народ с глубокой симпатией следит за борьбой свободолюбивого корейского народа против предательской лисынмановской клики и ее американских хозяев.

На многолюдных митингах и собраниях болгарский народ, единодушно осуждая агрессию американских империалистов, настаивает на прекращении американского вооруженного вмешательства в дела Кореи и на выводе американских вооруженных сил из Кореи.

6 миллионов болгарских граждан подписались под Воззванием Постоянного комитета Всемирного конгресса сторонников мира. Сегодня они выражают свою солидарность с корейским народом».

* * *

Газета «Польска збройна» опубликовала статью «Осуждение бандитской американской агрессии». В статье говорится: «...Агрессия фашистской банды Ли Сын Мана против Корейской народно-демократической республики была заранее обдумана и подготовлена Вашингтоном. За вызывающим характером выступления Ли Сын Мана, за его угрозами по адресу народной республики стояли американские поджигатели войны, которые толкнули фашистов Южной Кореи на агрессию для того, чтобы овладеть не только южной частью Корейского полуострова, но и всем полуостровом и одновременно укрепить свои позиции в других азиатских странах.

Однако поджигатели войны не ограничились только интервенцией в Корее. Корейский вопрос явился для них также поводом к фактической оккупации и вмешательству в дела других азиатских стран — Китая, Филиппин, Вьетнама, к подавлению борьбы народов за национальное единство и демократические права.

Позиция, которую заняли Советское правительство и советский народ в корейском вопросе, является выражением последовательной политики уважения независимости и суверенитета народов. Решительно осуждая грубую преступную американскую агрессию и факт нарушения империалистами устава ООН, Советское правительство неуклонно проводит свою политику невмешательства во внутренние дела корейского народа.

Позицию Советского правительства поддерживают все люди, жаждущие мира».

События в Корее

Войска Народной армии, говорится в сообщении главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики, 6 июля продолжали наступление на юг и освободили волостной центр Дженчен, уезда Йонвол (Нэйэцу), и прилегающие к нему районы, а также уездный центр Ансон и все районы уезда. В этих боях нанесен урон высадившимся американским войскам. Взяты пленные — американские солдаты и офицеры и захвачены трофеи.

7 июля авиация Народной армии в воздушных боях против американской авиации сбила два бомбардировщика «В-29».

Американские самолеты подвергли варварской бомбардировке рабочие поселки в городе Нампхо (Тиннампо), Хыннам (Канко) и Вонсан (Гензан), в результате чего были разрушены жилища многих рабочих. Имеются жертвы среди населения.

Части Народной армии, продолжающие наступление, встречают горячую поддержку со стороны населения освобожденных районов.

Ночью 7 июля части Народной армии освободили город Чхунчжу (Цюсю). В боях за освобождение города Чжунчжу захвачены пленные. Другие части, действующие южнее города Пхентхэк (Хэйтаку), вели бои с войсками противника.

Пхеньянское радио передало утром 9 июля сводку главного командования Народной армии Корейской народно-демократической республики. В сводке указывается, что на всех фронтах войска Народной армии продолжают наступление на юг.

Части Народной армии освободили город Чхонан (Тен'ан). Захвачено в плен 60 американских солдат и офицеров. В боях за Чхонан было сбито 4 самолета.

На других фронтах авиацией и зенитной артиллерией Народной армии сбито 8 самолетов, в том числе бомбардировщики «В-29».

В сообщении, переданном вечером 9 июля, говорится, что части Народной армии, преследуя лисынмановские войска, продолжали наступление и 8 июля освободили город Чинчхон (Цинсен) и окрестные села. В боях за Чинчхон части Народной армии захватили трофеи и пленных.

Корреспондент агентства Рейтер с корейского фронта передает, что с 5 июля северокорейские бронетанковые и пехотные войска, действующие против американских войск, продвинулись почти на 30 миль.

Заявление бывшего лисынмановского министра внутренних дел

ПХЕНЬЯН, 8 июля. (ТАСС). Ким И Сек, являвшийся до весны этого года «министром» внутренних дел марионеточного «правительства» Ли Сын Мана, выступил перед микрофоном Сеульской радиостанции с разоблачением предательской деятельности Ли Сын Мана, развязавшего по прямой указке из Вашингтона войну в Корее.

Как известно, сказал Ким И Сек, Ли Сын Ман стал президентом марионеточного правительства, выдвинув лозунг «наступление на Север». Клика Ли Сын Мана уже вскоре после проведения сепаратных фальсифицированных выборов намеревалась начать наступление на Север. Я принимал непосредственное участие в подготовке этого наступления, намеченного на 15 июля. Ли Сын Ман отдал тогда приказ Ким Сек Вону наступать на Север в районе Онгдина и занять Пхеньян, а Цай Бен Деку — командовать центральным фронтом. Однако этот замысел тогда не удалось осуществить из-за сильно активизировавшейся партизанской борьбы. Если бы не было активных действий партизан, которые угрожали нашим тылам, и если бы тогда имелись достаточные силы, то наступление на Север было бы начато уже в июле прошлого года.

Несмотря на то, что план июльского наступления в прошлом году был сорван, клика Ли Сын Мана ни на минуту не прекращала подготовки к наступлению на Север. В подготовке к этой междоусобной войне и я принимал активное участие.

Широко известно, что весной этого года Ли Сын Ман по вызову Макартура выезжал в Японию. Там он получил от Макартура приказ передать в распоряжение Макартура свою армию на время «похода на Север» и вести совместное обучение офицеров так называемой армии национальной обороны и японской армии. Ли Сын Ман приступил к выполнению этого приказа и был уверен в том, что, начав поход на Север, получит поддержку со стороны американской авиации и военно-морского флота, что из Японии он получит армию добровольцев и непременно выиграет войну.

Поэтому на рассвете 25 июня сего года Ли Сын Ман отдал Ким Сек Вону и Цай Бен Деку приказ начать наступление на Северную Корею. План операции, по словам самого Ким Сек Вона, заключался в том, чтобы, наступая со стороны Онгдина, занять Хайчжю (Кайсю), а затем Пхеньян, а для поддержки операций на восточном фронте начать наступление по всей линии 38-й параллели.

Несмотря на это, они кричат, что войну начала Северная Корея. Это беспардонная ложь. Это подлая провокация американских империалистов и клики Ли Сын Мана, которые стараются свалить на других ответственность за развязанную ими войну. Вся ответственность за нынешнюю войну, заявил Ким И Сек, ложится на клику Ли Сын Мана и ее хозяев — американских империалистов.

В заключение Ким И Сек призвал всех, кто шел по пути измены, признать свою вину перед народной властью и итти к новой жизни.

Рассказ

Правильным курсом

Однажды, во время стоянки парохода «Дмитрий Донской» в Астраханском порту, капитан Шумский, навестив родных, возвращался к себе на судно. На катере с ним ехал молоденький светловолосый матрос в новой, только что сшитой форме. Шумский, будучи человеком общительным, разговорился с ним, узнал его имя, фамилию. Паренек сказал, что ушел с отцовской баржи для того, чтобы работать на буксировщике.

— На барже, известное дело, скучища! — глядя на убегающую волну, говорил он. — Отец мой двадцать седьмую навигацию ходит, родился на барже. Хотел, чтобы и я был шкипером.

— А ты? — спросил Шумский.

— А я не хочу! — ответил тот, поправляя блестящий козырек фуражки. — Хочу вот выучиться на штурмана, товарищ капитан. Очень хочу! Пароход изучить, лоцию! А потом, — он как-то особенно улыбнулся, наклонился и горячо зашептал: — а потом взять отца на буксир. Я, значит, пароход веду, а за мной на гаке — отец на барже!

Матрос рассмеялся своей мечте, еще раз поправил фуражку, из-под которой выбивался белый-белый чуб, и ловко перепрыгнул на борт буксировщика.

...Таким Паша Гурьев и остался в памяти Шумского.

— Вот, поди ж ты,—стал первым штурманом! А ведь прошло всего семь лет!..

В дверь каюты кто-то постучал.

— Прошу! — крикнул Шумский, отрываясь от чая.

Вошел механик Котельников, высокий, угловатый человек, примерно таких же лет, как и капитан.

Шумский убрал фуражку гостя, поставил на стол еще один чайный прибор.

— Ну как, Иван Фомич, молодой штурман? Справляется? — неторопливо спросил механик, приглаживая рукой свои пышные усы.

— Да ведь с баржой пока идем, — неопределенно ответил тот. — Посмотрим, как он плот поведет...

— Быстро он на мостик забрался, быстро. Не успел с командой познакомиться, а уже и в рубку...

Слушая механика, капитан поглядывал в окно: впереди, метрах в семистах, следуя тем же курсом, что и «Дмитрий Донской», шел караван парохода «Плеханов».

— А помнишь, Иван Фомич, как, бывало, раньше приходили люди на судно?.. Приходит, скажем, такой же вот штурман, как и Гурьев. Представляется. Тут ему и баньку, и обед с выпив... хм... капитаном и механиком. Как же! Порядок должен быть на судне! А сейчас...

— Что он делает! — неожиданно воскликнул Шумский.

Оттолкнув ногой табурет и надев фуражку, он выбежал из каюты.

Котельников посмотрел в окно.

Пароход «Плеханов», втянувшись в русло воложки, которая рассекала горный берег, уходил из вида, а «Дмитрий Донской», неотступно следовавший за ним в кильватере, в воложку не повернул, а пошел основным руслом.

Котельников отодвинул чашку и хотел было выйти на палубу, но в последнюю минуту раздумал — неудобно стеснять капитана в его разговоре с подчиненным!

— Почему не идешь за «Плехановым»? — пытаясь встать к штурвалу, сказал молодому штурману Шумский.

— Товарищ капитан, — почтительно сказал Гурьев, — нам нельзя итти воложкой.

— Нельзя? Это почему же? Рискнуть боишься?

— Нет, не боюсь. Но сейчас риск ни к чему. Можем застрять.

— По-твоему выходит, что одним можно итти, а другим нельзя? Так, значит? — спокойствие штурмана выводило из терпения капитана.

— Вы посмотрите на берег, — сказал Гурьев, подавая Шумскому бинокль.

— Не нужны мне твои стекляшки, не нужны! Я и так хорошо вижу.

— Нет, вы все же приглядитесь к воложке. Видите, берег обвалился. Это не иначе как после вчерашнего дождя.

Шумский пристально вгляделся в берег со свежей, еще не обсохшей землей в том месте, где над водой, держась цепкими корнями за почву, повисло небольшое деревцо, и, прикидывая величину и направление обвала, усомнился в правильности поступка вахтенного начальника впереди идущего каравана.

— А почему же «Плеханов» пошел? — в голосе капитана теперь было больше любопытства, чем раздражения.

— У них, видите, какая баржа? — сказал Гурьев и тотчас же решительно заявил: — Да и они с этой осадкой не пройдут.

— Откуда ты знаешь, какая у плехановской баржи осадка? — удивился Шумский.

—Да как же мне ее не знать, товарищ капитан, — улыбнулся Гурьев. — На ней отец мой плавает...

Раздумывая над происшедшим, Шумский медленно спустился вниз и вошел в каюту.

Котельников продолжал мирно пить чай, не догадываясь, что наверху сейчас случилось что-то очень важное во взаимоотношениях между старым капитаном и молодым штурманом.

Шумский молча уселся за стол и поднес блюдце ко рту.

— Э, чорт, остыл!..

— Да, Иван Фомич, — поглядев в задумчивое лицо капитана, сочувственно произнес Котельников, — не та теперь стала молодежь, не та. Вот он, Гурьев, — разве с ним можно что-нибудь сварить?.. Испугался воложкой итти!.. Да что и говорить, мало опыта у молодежи... А помнишь,— продолжал механик, отодвинув от себя перевернутую вверх дном чашку, — как в наши годы водили караваны? Загляденье!.. Ни бакенов, ни створ размалеванных! А летит так, что на берегах бабы рты разевают!.. Волга — река широкая и натуры широкой требует... А я думал, что хорошего нам штурмана прислали...

— Да что ты понимаешь в штурманах!— неожиданно для Котельникова вспыхнул Шумский.

— Я?

— Да, ты!

Не собираясь ссориться, механик добродушно сказал:

— Чорт его знает, может он и толковый парень, этот штурман.

В дверь каюты кто-то постучал.

— Прошу! — крикнул Шумский, несколько успокоившись.

Вошел Гурьев, молодой, высокий, подтянутый.

— Товарищ капитан, лейтенант Гурьев вахту сдал. На мостике — штурман Кузьмин.

— Хорошо. Чаю хочешь?

— Нет, — отрицательно кивнул Гурьев и с беспокойством добавил: — Посмотрите в окно, товарищ капитан.

Шумский и Котельников взглянули на Волгу. На многие километры разлила свои воды красавица-река, где-то в туманной дымке уплывал ее левый берег.

— А где же «Плеханов»?

— Из воложки он не вышел, товарищ капитан.

— Что?!

На мгновение в глазах Шумского встали картины бедствия «Плеханова»: хрустящий о днище песок, легкий толчок и тщетные усилия людей снять судно с мели.

Он вышел на палубу и перед тем, как направиться в радиорубку, еще раз посмотрел на Волгу.

«Дмитрий Донской», не снижая скорости, шел вперед; неотступно следовала за ним баржа, легкий ветерок лениво играл вымпелом,—все, кажется, было попрежнему, но только впереди не было каравана, который так привычно маячил перед глазами...

Медленно текли минуты для Гурьева и Котельникова во время разговора Шумского с капитаном парохода «Плеханов».

Гурьев, опустив голову, о чем-то сосредоточенно думал, Котельников теребил усы и поглядывал по сторонам.

— Неужели они там такие дураки, чтобы итти без наметки! — наконец проговорил механик.

Гурьев усмехнулся и встал, но едва он вышел на палубу, как увидел Шумского, направлявшегося к нему.

— Гурьев! — кричал он, стискивая его руку. — Паша! — веселые искорки заплясали в глазах капитана. — А «Плеханов»-то не застрял. Нет! Сунулся в воложку, да чуть было и не сел на мель! Приходится ему теперь пятиться, чтобы потом по основному руслу итти!..

В дверях каюты появился Котельников. Заметив механика, капитан снова стал серьезным, сдержанным.

— Иди отдыхать, — сказал он полуофициально, но как-то необыкновенно тепло, заботливо.

— Есть,—улыбнулся Гурьев, и Шумский тотчас же вспомнил улыбку того астраханского Паши Гурьева, и чувство гордости за молодого командира всколыхнулось в его душе.

— Видал, Прохор Васильевич,—воскликнул он, когда штурман ушел,—что это за человек! Настоящий! Наш! Волжский!..

Шумский хотел сказать еще что-то, но, сообразив, что поступок Гурьева говорит о нем лучше всяких слов, махнул рукой и направился к себе в каюту.

В. АБЫЗОВ.

Ответственный редактор
В. Ф. КУТЬЯНОВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ ПО ВТОРНИКАМ И ПЯТНИЦАМ

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Третьяковский проезд, 1; для телеграмм — Москва. Речтранс. Телефоны: зам отв. редактора — К 3-75-60; отделы: эксплоатации, промышленный и партийный — К 0-66-68; зав издательством, бухгалтерия, отделы библиографии и писем — К 1-19-97; ночная редакция — К 0-14-85, доб. 91, 37 и 1-50.

Б01975.

Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7.

Зак. № 1911.